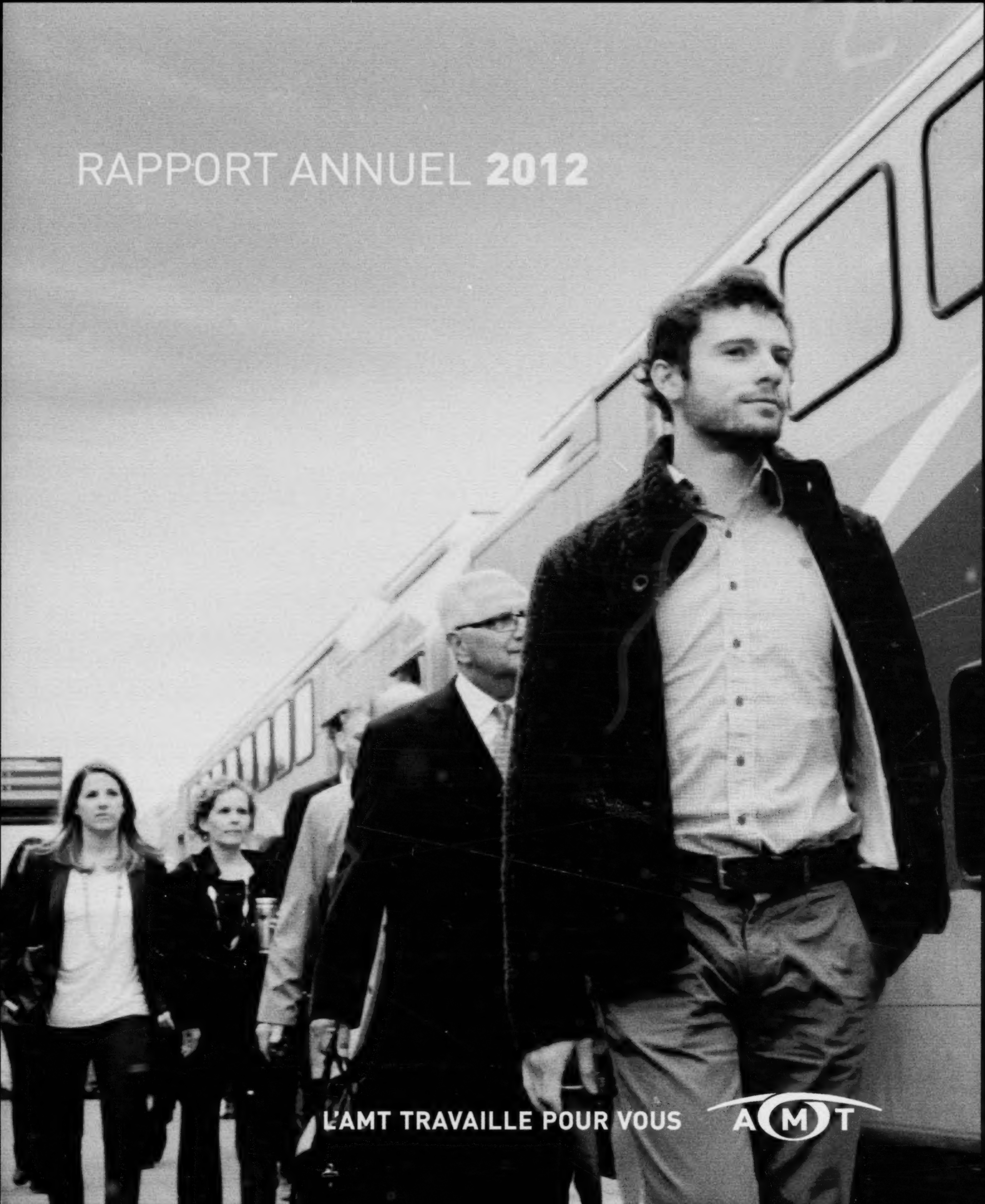
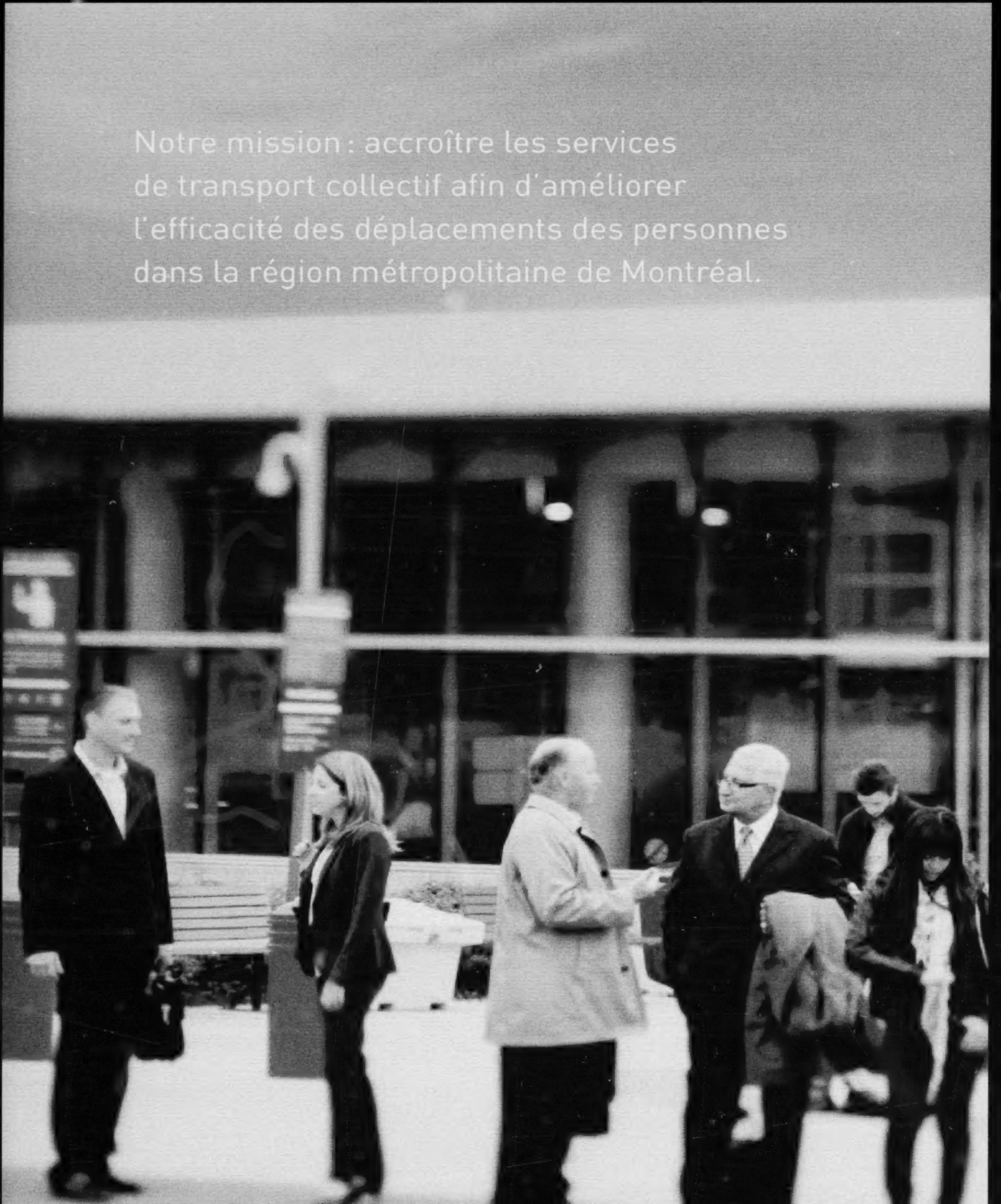


RAPPORT ANNUEL **2012**

L'AMT TRAVAILLE POUR VOUS

AMT

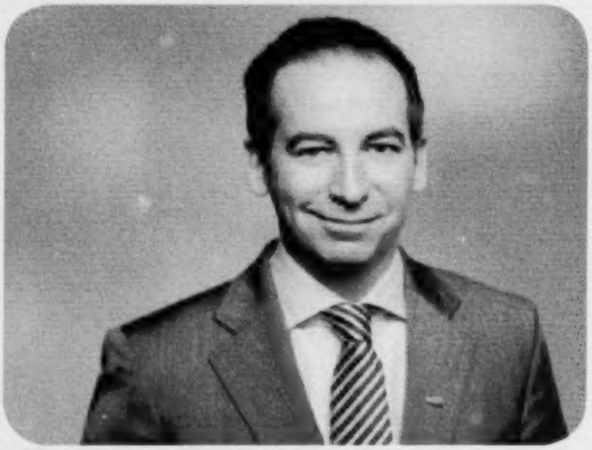
Notre mission : accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.



2012, UN NOUVEL ÉLAN

POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS MÉTROPOLITAINS

2012 a vraiment été une année riche dans le domaine des transports durables. Une année ponctuée bien sûr de réalisations qui améliorent le quotidien, de projets qui construisent l'avenir, avec une hausse d'achalandage qui se confirme une nouvelle fois. Mais c'est surtout une année qui marque une volonté nouvelle de travailler ensemble, décideurs et partenaires en transport, en adhérant à une vision commune pour modeler une région métropolitaine qui entre véritablement dans la modernité. Avec comme maîtres-mots, le consensus, l'éthique, la rigueur et la transparence. Un nouvel élan est donné aux transports collectifs métropolitains, avec comme priorité absolue de toujours mieux servir nos clients.



UNE VISION COMMUNE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

En 2012, notre Plan stratégique de développement du transport collectif–Vision 2020 a été adopté à la fois par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et par le ministre des Transports du Québec. Nous avons ainsi, en tant que partenaires métropolitains, un cadre de travail qui fait consensus pour l'organisation d'une mobilité durable.

Tous ensemble, nous pouvons mettre en place la mobilité de l'avenir, véritablement intégrée, dans la région métropolitaine. Nous devons cependant faire preuve de vision, d'audace et d'ouverture d'esprit, surtout en regard des modalités de financement de tous les projets envisagés.

LES RÉALISATIONS QUI AMÉLIORENT LE QUOTIDIEN

En 2012, avec le soutien du ministère des Transports du Québec (MTQ), par le biais de Mobilité Montréal, nous avons mis en place 22 mesures d'atténuation à la congestion routière due aux travaux routiers : voies réservées, places de stationnement incitatif, supports à vélo, mesures tarifaires, voilà autant de mesures concrètes rapides et relativement peu coûteuses à réaliser, et qui facilitent le quotidien de nombre de résidents de la région métropolitaine de Montréal. Devant le succès, et avec le concours du MTQ, nous poursuivons sur notre lancée en 2013, avec une série de nouvelles mesures.

LES PROJETS QUI CONSTRUISENT L'AVENIR

En 2012, le Train de l'Est a fait un véritable bon en avant. De 35 % à la fin de 2011, l'état d'avancement du projet est passé à 65,8 % en 2012, et à plus de 70 % à la fin de l'hiver 2013. Les travaux majeurs d'aménagement pour recevoir la voie au centre de l'autoroute 640 sont d'ailleurs finis depuis septembre dernier. Le projet prend vraiment forme, et nous avons hâte d'accueillir nos premiers clients en 2014.

Plusieurs autres grands projets suivent leur cours, comme les centres d'entretien Lachine et Pointe-Saint-Charles, les études de prolongement de métro, le Plan de mobilité de l'Ouest, ou encore le SRB Pie-IX.

Le 19 avril dernier, le ministre des Transports, M. Sylvain Gaudreault, a fait une annonce très attendue : le mode de transport collectif privilégié sur le nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent, en remplacement du pont Champlain, est un système léger sur rail (SLR). Une décision qui nous réjouit, devant les atouts de ce mode de transport intégré, fiable et capable de faire face à l'accroissement de l'achalandage. L'AMT a aussi reçu le mandat de mettre sur pied un Bureau de projet pour la concrétisation de ce SLR.

UN ACHALANDAGE UNE NOUVELLE FOIS EN HAUSSE

En 2012, tous modes confondus, la hausse de l'achalandage métropolitain se chiffre à 2,1 %, confirmant la tendance qui se dessine depuis maintenant 16 ans : de 1996 à 2012, l'achalandage s'est accru de 28,5 %. Les trains de banlieue, avec une hausse de 4,8 %, et les express métropolitains, avec 2,7 %, plus hauts que l'achalandage global, confirment cette année encore l'intérêt des clients pour ces services performants.

TOUS VERS MONTRÉAL 2017

Au début d'avril 2013, l'Union internationale des transports publics (UITP) désignait Montréal comme la ville-hôte de son 62e Congrès international, qui se tiendra du 13 au 17 mai 2017, au moment où Montréal fêtera son 375e anniversaire. Preuve que le dynamisme montréalais en matière de transports collectifs est reconnu internationalement. À nous de faire de ce rayonnement une opportunité pour développer des modes de transports d'avenir, structurés, intégrés, performants et accessibles, qui prennent en compte les besoins de déplacement de l'ensemble des citoyens de la région.

Une chose est sûre : plus le service est efficace, rapide et de qualité, plus les clients sont nombreux à nous faire confiance pour assurer leurs déplacements au quotidien.

Stockholm et Londres ont réussi leur virage transport collectif. Pourquoi pas nous ? Faire de la région métropolitaine de Montréal le leader en transport collectif en Amérique du Nord, ce n'est pas un rêve, c'est un objectif.

Ensemble, c'est vraiment possible.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

SOMMAIRE

MOBILITÉ URBAINE 2012

ACHALANDAGE 6
INDICATEURS DE PERFORMANCE 7
ACTIFS DE L'AMT 8

DÉVELOPPEMENT DURABLE 2012

LUTTE À LA CONGESTION ROUTIÈRE 10
EN VILLE, SANS MA VOITURE 12
PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 2008-2013 14

VISION 2020

AXES STRATÉGIQUES 16
CIBLES 2020 17

AXE 1 | ACTIONS 2012
DES DÉPLACEMENTS SIMPLIFIÉS POUR LA CLIENTÈLE

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF 19
TRANSFERT MODAL 19
TRANSPORTS ACTIFS 20
TRANSPORT ADAPTÉ 21
ACCESSIBILITÉ 21

MIEUX COORDONNER LES MODES DE TRANSPORT COLLECTIF 22
INFORMATION MISE À JOUR 22

HARMONISER LA QUALITÉ DE SERVICE 23
QUALITÉ DE SERVICE 23
SÉCURITÉ ET RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION 27

MIEUX ADAPTER LES TARIFS AUX BESOINS DES CLIENTS 28
INTÉGRATION TARIFAIRE 28

AXE 2 | ACTIONS 2012
DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DE VIE

ÉLECTRIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF 31
ÉNERGIE VERTE 31
TRAINS DE BANLIEUE 32

ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN SUR LE TRANSPORT COLLECTIF 33
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 33

AXE 3 | ACTIONS 2012
UN RÉSEAU MÉTROPOLITAIN RAPIDE ET MULTIMODAL

COMITÉS D'AXE 35
AXE A15 36
AXE TASCHEREAU/ROUTE 132 36

MÉTRO ET MODES GUIDÉS 37
MÉTRO – PROLONGEMENT DU RÉSEAU 37
TRANSPORT COLLECTIF SUR LE NOUVEAU PONT SUR LE SAINT-LAURENT 38

AUTOBUS 39
AXES DE TRANSPORT 39
RABATTEMENT PAR AUTOBUS 40

TRAINS DE BANLIEUE 41
SERVICES 41
MATÉRIEL ROULANT 43
INFRASTRUCTURES 45

GOUVERNANCE 2012
CONSOLIDER NOTRE ORGANISATION

MANDATS, TERRITOIRE, PARTENAIRES 47
CONSEIL D'ADMINISTRATION 48
COMITÉ DE DIRECTION 49
ACCÈS AUX DOCUMENTS ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS 50
RESPONSABILITÉ SOCIALE 50
GESTION DES ACTIVITÉS 51
RESSOURCES HUMAINES 52
PRIX 53

FINANCES 2012 54
ÉTATS FINANCIERS 2012 57

ACHALANDAGE MÉTROPOLITAIN EN 2012 : + 2,1 %

La région métropolitaine a enregistré en 2012 une hausse de son achalandage de 2,1 %, qui confirme la hausse constante des dernières années : depuis 1996, la hausse des transports collectifs, tous modes confondus, se chiffre à 28,5 %. La croissance démographique dans la région, mais aussi l'amélioration continue de l'offre de service, en particulier les importantes mesures d'atténuation des travaux routiers, concourent à ce résultat.

ENQUÊTE EN CONTINU

Commencé en 2009 pour une période initiale de trois ans, et couvrant le même territoire que l'enquête OD 2008, ce projet pilote visait à suivre au plus près les habitudes de déplacements de la population en mesurant les variations annuelles ou saisonnières. Tout au long de l'année, par le biais d'entrevues téléphoniques d'une dizaine de minutes, tous les modes et motifs de transport utilisés pendant la journée sont sondés et compilés. Le projet a été prolongé pour l'année 2012. Au cours des quatre dernières années, plus de 63 500 entrevues ont été réalisées.

TRAINS DE BANLIEUE

En 2012, nos cinq lignes en service ont enregistré plus de 17,4 millions de déplacements, soit une hausse de 4,8% par rapport à 2011. Deux lignes ont enregistré des hausses remarquables : Candiac (+15,1%) et Mont-Saint-Hilaire (+7,8%). Les trois autres lignes ont connu une croissance soutenue : Deux-Montagnes (+4,3%), Blainville-Saint-Jérôme (+3,1%) et Vaudreuil-Hudson (+2,9%). Le taux d'occupation annuel des sièges en heure de pointe est de 79%. Le taux de ponctualité global a atteint 96,3%, dépassant l'objectif de 95% fixé en début d'année pour l'ensemble des départs.

AUTOBUS EXPRESS MÉTROPOLITAINS

En 2012, l'Express Chevrier a enregistré près de 1,6 million de déplacements, en hausse de 2,7% par rapport à 2011. Par le biais des autobus du RTL, nous offrons 93 départs en direction de Montréal et 90 en direction du stationnement Chevrier, avec un intervalle moyen de moins de 5 minutes en pointe du matin et du soir. Par ailleurs, nous avons maintenu le programme de bonus/malus conclu avec le RTL en 2009.

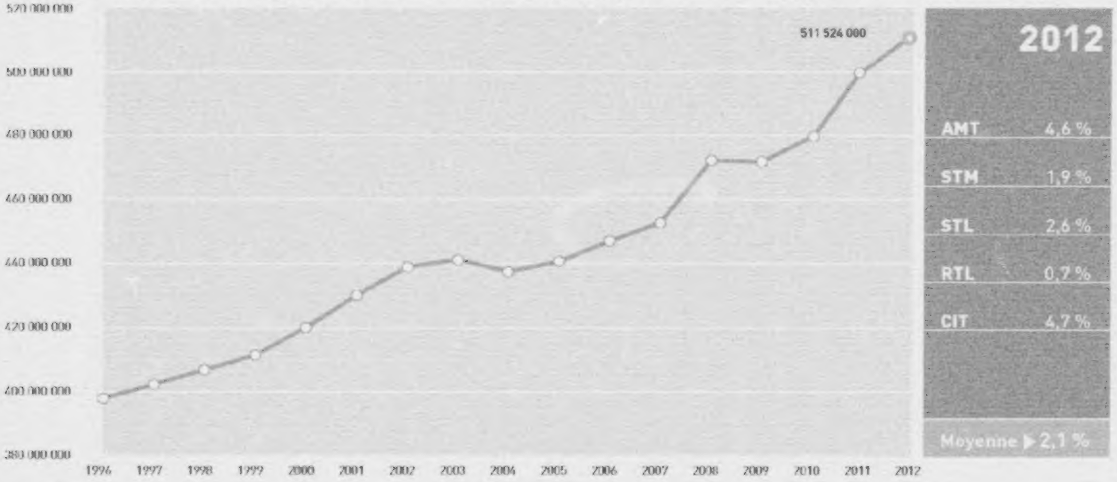
VOIES RÉSERVÉES

En 2012, près de 25,6 millions de déplacements ont été effectués dans la région métropolitaine sur les 86,2 km de voies réservées. Plus de 160 lignes d'autobus circulent quotidiennement sur nos voies réservées métropolitaines, ce qui accommode, aux heures de pointe, près de 110 600 usagers.

TERMINUS MÉTROPOLITAINS

Durant cette période, les 16 terminus métropolitains ont enregistré 72,8 millions de passages (-0,3% par rapport à 2011).

ACHALANDAGE DES RÉSEAUX DES ORGANISMES DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE 2012



INDICATEURS DE **PERFORMANCE** 2012

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ	
LIGNES	2011	2012	2011	2012	2012/11	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Deux-Montagnes	31 100	31 700	7 543 300	7 864 800	4,3 %	25	25	24	24	97,4 %	97,5 %
Vaudreuil-Hudson	16 400	16 800	3 759 000	3 869 500	2,9 %	13	13	14	14	95,8 %	94,4 %
Blainville–Saint-Jérôme	11 100	11 400	2 409 100	2 482 700	3,1 %	10	10	10	10	97,7 %	96,3 %
Mont-Saint-Hilaire	9 000	9 500	2 071 900	2 233 600	7,8 %	7	7	7	7	98,5 %	97,8 %
Candiac	4 300	4 500	865 500	996 100	15,1 %	9	9	9	9	96,8 %	94,9 %
TOTAL	**71 900**	**73 900**	**16 648 800**	**17 446 700**	**4,8 %**	**64**	**64**	**64**	**64**	**97,1 %**	**96,3 %**

INFRASTRUCTURES	TRAJET (km)		GARES		STATIONNEMENTS		PLACES VOITURES		OCCUPATIONS (%)	
LIGNES	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	6 041	6 041	90 %	91 %
Vaudreuil-Hudson	51,2	51,2	18	18	14	14	3 596	3 709	75 %	74 %
Blainville–Saint-Jérôme	62,8	62,8	10 (+3)[1]	10 (+3)[1]	6	6	3 307	3 407	79 %	76 %
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	6 (+1)[2]	6 (+1)[2]	6	6	3 069	3 258	77 %	78 %
Candiac	25,6	25,6	5 (+3)[1]	5 (+3)[1]	4	4	1 352	1 761	73 %	58 %
TOTAL	**204,4**	**204,4**	**51**	**51**	**38**	**38**	**17 365**	**18 176**	**81 %**	**79 %**

w1. Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville–Saint-Jérôme et Candiac   2. Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

FINANCES*	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
LIGNES	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Deux-Montagnes	38 623 000	40 951 000	20 185 000	21 116 000	52,26	51,56
Vaudreuil-Hudson	33 863 000	36 290 000	11 005 000	11 374 000	32,50	31,34
Blainville–Saint-Jérôme	18 993 000	22 459 000	9 609 000	9 935 000	50,59	44,24
Mont-Saint-Hilaire	19 193 000	19 380 000	7 733 000	8 365 000	40,29	43,16
Candiac	9 677 000	10 459 000	3 045 000	3 512 000	31,47	33,58
TOTAL	**120 349 000**	**129 539 000**	**51 577 000**	**54 302 000**	**42,86**	**41,92**

** Données non auditées, en date du 5 avril 2013*

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
	2011	2012	2011	2012	2012/11
Express Chevrier	6 600	6 700	1 528 300	1 569 200	2,7 %
Voies réservées	113 200	110 600	25 319 500	25 588 600	1,1 %
Terminus	270 900	273 100	73 067 300	72 845 800	-0,3 %
Stationnements	12 000	11 930	2 859 100	2 820 300	-1,4 %

INFRASTRUCTURES	NOMBRE		KM		QUAIS		PLACES		OCCUPATION (%)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Voies réservées[1]	-	-	85,2	86,2	-	-	-	-	-	-
Terminus	16	16	-	-	225	225	-	-	-	-
Stationnements[2]	23	25	-	-	-	-	13 953	14 454	83 %	80 %

1. Ajout temporaire en 2012 dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion
2. Ajout de deux stationnements temporaires en 2012 dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion

FINANCES*	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Express Chevrier	4 635 000	5 012 000	3 169 000	3 595 000	68,37	71,73

COÛTS UNITAIRES ($)	/ PASSAGERS		/ VOITURE		/ PLACES ANNÉE		/ KM		/ QUAI		COÛTS ANNUELS ($)	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Voies réservées	0,10	0,10	-	-	-	-	29 589	28 225	-	-	2 521 000	2 433 000
Terminus	0,15	0,16	-	-	-	-	-	-	41 738	53 316	10 751 000	11 996 000
Stationnements	-	-	0,69	0,52	140,83	101,70	-	-	-	-	1 965 000	1 470 000

** Données non auditées, en date du 5 avril 2013*

ACTIFS DE L'AMT

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE	
LIGNES		STATIONNEMENTS 2012	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Deux-Montagnes	12	8	396	6041	7864800	4,3%
Vaudreuil-Hudson	18	14	525	3709	3869500	2,9%
Blainville-Saint-Jérôme	10+3[1]	6	278	3407	2482700	3,1%
Mont-Saint-Hilaire	6+1[2]	6	295	3258	2233600	7,8%
Candiac	5+3[1]	4	128	1761	996100	15,1%
GRAND TOTAL	**51**	**38**	**1622**	**18176**	**17446700**	**4,8%**

LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE	STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE GARES	
DEUX-MONTAGNES	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	ACHALANDAGE AUTOS 2012	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2012	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Deux-Montagnes	171	1270	300000	94%	1703500	4,9%
Grand-Moulin	44	345	73600	85%	685000	6,3%
Sainte-Dorothée	21	1103	248700	89%	1012200	3,6%
Île-Bigras	15	68	16500	96%	162700	4,8%
Roxboro-Pierrefonds	47	887	221000	99%	1459000	2,6%
Sunnybrooke	21	524	127000	96%	781900	2,0%
Bois-Franc	21	754	180800	95%	824600	4,7%
Du Ruisseau	21	1090	219300	80%	693300	7,5%
Montpellier	14	-	-	-	668100	4,1%
Mont-Royal	7	-	-	-	602300	-0,3%
Canora	14	-	-	-	452500	10,7%
Gare Centrale[2]	-	-	-	-	6884600	4,3%
TOTAL	**396**	**6041**	**1306900**	**91%**	**15729700**	**4,3%**
VAUDREUIL-HUDSON						
Hudson	7	47	4600	39%	24300	-5,8%
Vaudreuil	24	831	143400	60%	432500	5,5%
Dorion	56	140	19000	56%	174700	1,1%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	13	184	41100	89%	221200	-1,0%
Île-Perrot	37	290	62400	85%	240100	-1,8%
Sainte-Anne-de-Bellevue	15	336	50500	60%	180500	0,7%
Baie-d'Urfé	15	72	14600	80%	85400	6,4%
Beaurepaire	30	43	7900	73%	196500	-1,4%
Beaconsfield	78	465	113900	97%	779600	4,4%
Cedar Park	22	27	6700	98%	221400	-4,1%
Pointe-Claire	61	745	103700	61%	377600	7,5%
Valois	46	115	27700	96%	285300	-2,2%
Pine Beach	30	-	-	-	149200	2,3%
Dorval	32	402	83000	83%	263600	3,8%
Lachine	46	-	-	-	265200	11,0%
Montréal-Ouest[1]	15	12	2600	97%	488700	0,1%
Vendôme[1]	-	-	-	-	1402400	-0,2%
Lucien-L'Allier[1]	-	-	-	-	1950900	6,6%
TOTAL	**525**	**3709**	**681100**	**74%**	**7739100**	**2,9%**
BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME						
Saint-Jérôme	30	588	114900	78%	312600	1,2%
Blainville	32	582	116400	79%	396800	0,6%
Sainte-Thérèse	53	680	152100	89%	595700	-0,1%
Rosemère	43	431	83800	77%	445800	5,8%
Sainte-Rose	46	756	114700	60%	397000	5,3%
Vimont	14	370	55300	74%	222300	3,3%
De la Concorde	53	-	-	-	717200	8,0%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	134700	1,4%
Chabanel	-	-	-	-	82700	13,0%
Parc	-	-	-	-	888600	-4,5%
Montréal-Ouest[1]	-	-	-	-	104700	14,2%
Vendôme[1]	-	-	-	-	179600	11,2%
Lucien-L'Allier[1]	-				487800	8,0%
TOTAL	**278**	**3407**	**637200**	**76%**	**4965500**	**3,1%**
MONT-SAINT-HILAIRE						
Mont-Saint-Hilaire	29	824	143500	82%	489900	3,4%
McMasterville	30	731	88700	52%	342700	1,0%
Saint-Basile-le-Grand	148	467	103800	88%	393700	8,8%
Saint-Bruno	35	553	108100	78%	322700	9,2%
Saint-Hubert	30	427	94400	88%	320000	20,7%
Saint-Lambert	23	256	62200	96%	373200	8,4%
Gare Centrale[2]	-	-	-	-	2224800	7,8%
TOTAL	**295**	**3258**	**600700**	**78%**	**4467000**	**7,8%**
CANDIAC						
Candiac	7	375	41400	44%	112900	28,7%
Delson	7	170	15600	36%	72100	14,3%
Saint-Constant	47	367	39700	75%	217900	-1,7%
Sainte-Catherine	60	849	138400	65%	474900	21,3%
LaSalle	7	-	-	-	104000	12,9%
Montréal-Ouest[1]	-	-	-	-	81400	22,2%
Vendôme[1]	-	-	-	-	444900	11,8%
Lucien-L'Allier[1]	-	-	-	-	484200	18,1%
TOTAL	**128**	**1761**	**235100**	**50%**	**1992300**	**15,1%**
GRAND TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE	**1622**	**18176**	**3541000**	**79%**	**34893600**	**4,8%**

GRAND TOTAL – STATIONNEMENTS INCITATIFS (TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA)

1 Gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Blainville-Saint-Jérôme et Candiac 2 Gare commune aux lignes Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS			ACHALANDAGE	
		STATIONNEMENTS 2012	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Express Chevrier	3	1	82	2313	1 569 200	2,7 %
TOTAL	**3**	**1**	**82**	**2313**	**1 569 200**	**2,7 %**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE	
	RÉSEAUX	LIGNES	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Angrignon	4	23	8 585 400	-2,7 %
Brossard	5	45	2 365 100	4,8 %
Cartier	2	23	4 788 000	-2,0 %
Centre-Ville	10	64	12 473 900	3,0 %
Côte-Vertu	3	27	13 254 300	5,2 %
De Montarville	2	10	248 100	4,6 %
Henri-Bourassa Nord	2	7	780 200	-19,6 %
Henri-Bourassa Sud	1	15	5 502 400	-16,3 %
Le Carrefour	2	12	505 000	-0,6 %
Longueuil	7	67	13 295 600	4,8 %
Montmorency	3	19	5 482 300	1,3 %
Radisson	6	19	4 059 300	-5,8 %
Repentigny	2	9	399 700	3,5 %
Saint-Eustache	1	8	337 600	-15,6 %
Sainte-Thérèse	2	13	874 300	-6,7 %
Terrebonne	2	23	1 893 600	-6,7 %
TOTAL	**–**	**384**	**72 845 800**	**-0,3 %**

AXES MÉTROPOLITAINS	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (km)	
		POINTE DU MATIN	POINTE DU SOIR
A20/Accès Tellier	–	1,5	1,5
A25	–	5,0	5,6
A10/Pont Champlain/A-Bonaventure/TCV	oui	10,7	10,8
Parc	oui	3,5	3,0
Newman	–	3,2	3,2
Pie-IX	–	8,5	8,5
Saint-Jean-Baptiste/R132-138/Accès Mercier	oui	6,2	0,1
Taschereau	oui	5,4	5,4
Accès Taschereau	–	0,5	–
Concorde/Notre-Dame	–	2,7	2,7
Côte-des-Neiges	–	5,1	4,8
Henri-Bourassa	–	8,3	8,3
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	7,0	6,1
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,3
Pont Victoria/Des Irlandais	–	0,2	0,1
R116	–	1,2	1,3
R125/ Pie-IX (Laval)[1]	oui	1,0	–
R132/Montbrun	–	2,0	–
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	8,0	8,0
Sherbrooke Est	–	1,8	2,1
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	2,2	0,8
TOTAL		**86,2**	**73,5**

STATIONNEMENTS INCITATIFS				ACHALANDAGE AUTO	
	PLACES VÉLOS 2012	PLACES AUTOS 2012	TAUX D'OCCUPATION RÉS. 2012	RÉSULTATS 2012	VARIATION 2012/2011
Angrignon	89	733	64 %	118 200	-9,0 %
Beauharnois	–	50	37 %	4 600	228,6 %
Brossard-Chevrier	82	2313	91 %	531 600	-1,3 %
Brossard-Panama	107	948	99 %	237 200	-1,6 %
Cartier	59	596	96 %	144 800	0,1 %
Chambly	7	409	89 %	87 700	4,7 %
Châteauguay	14	499	93 %	101 400	11,4 %
De Montarville	35	307	94 %	72 400	-0,4 %
De Mortagne	15	125	21 %	6 700	-17,3 %
Église Saint-Sylvain[1]	–	70	–	–	–
Georges-Gagné	14	432	88 %	96 300	-4,1 %
La Prairie	7	567	90 %	129 100	-6,0 %
Le Carrefour	37	226	27 %	15 300	0,7 %
Longueuil	383	2390	55 %	329 900	-5,6 %
Mercier	–	33	93 %	7 700	-3,8 %
Montmorency	267	1 327	91 %	289 800	-1,6 %
Namur	14	428	96 %	103 200	-1,6 %
Radisson	18	525	99 %	131 600	-0,6 %
Repentigny	12	291	79 %	58 000	1,9 %
Seigneurial	14	125	44 %	14 000	-7,3 %
Saint-Eustache	45	20	77 %	3 900	-18,8 %
Sainte-Julie	22	231	93 %	56 200	-6,6 %
Saint-Martin[1]	–	294	2 %	200	–
Sherbrooke	–	250	59 %	37 100	-10,6 %
Terrebonne	69	1 265	76 %	243 400	7,1 %
TOTAL	**1310**	**14 454**	**80 %**	**2 820 300**	**-1,4 %**
	2932	**32 630**	**80 %**	**6 361 300**	**0,6 %**

1. Mise en place temporaire dans le cadre des mesures d'atténuation de la congestion.

LUTTE À LA CONGESTION ROUTIÈRE

En 2011, anticipant les problèmes de congestion dus aux travaux d'urgence sur l'échangeur Turcot et sur le pont Mercier, le gouvernement du Québec a mis en place un plan de mesures d'atténuation visant à réduire la congestion routière en encourageant l'utilisation des transports actifs et collectifs. En 2012, dans le cadre du programme Mobilité Montréal qui vise à contrer les effets sur la circulation des grands chantiers routiers du Grand Montréal, le ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Comité sur la mobilité des personnes et des biens ont lancé la deuxième phase des mesures, une troisième devant suivre en 2013. Grâce à ce soutien financier, nous avons pu réaliser, en 2012, 22 mesures peu coûteuses, rapides et efficaces, mais qui font vraiment la différence dans le quotidien de nos clients.

22 MESURES D'ATTÉNUATION = 1 SUCCÈS SUR TOUTE LA LIGNE

PONT HONORÉ-MERCIER

1. Stationnement Châteauguay ▸ Ajout de 80 places depuis novembre 2012.

2. Gare Saint-Constant ▸ Ajout de 209 places de stationnement et déplacement des quais de l'autre côté de la rue Saint-Pierre afin d'offrir des lieux plus sécuritaires, en raison du développement du Quartier de la Gare. Mise en service en octobre 2012.

3. Ligne Candiac ▸ Maintien des six départs supplémentaires mis en place en 2011.

ÉCHANGEUR DORVAL

4. Gare Pointe-Claire ▸ Ajout de 100 places de stationnement depuis août 2012.

A40–PONT DE L'ÎLE-AUX-TOURTES

5. Voie réservée A40 ▸ Aménagement d'une voie réservée de 18 km sur l'accotement de l'A40, entre les boulevards Saint-Charles (à Kirkland) et Cavendish. Mise en service prévue en 2013. Des discussions sont en cours avec le MTQ.

A20–TUNNEL LOUIS-HIPPOLYTE-LAFONTAINE

6. Voie réservée R132 ▸ Aménagement d'une voie réservée de 3,5 km sur la R132 entre la rue De Montbrun et l'échangeur de l'A20-A25-R132. Mise en service prévue au début des travaux majeurs au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

7. Terminus Radisson ▸ Étude de plusieurs concepts pour augmenter la capacité du terminus (aménagement de quais d'autobus). Mise en service prévue en 2013.

8. Stationnement Sainte-Julie ▸ Nouveau stationnement de 111 places adjacent au stationnement existant sur Armand-Frappier. Mise en service en janvier 2013.

COMITÉ SUR LA MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS

Devant les enjeux que posent la mobilité des personnes et le transport des marchandises sur le territoire de la région métropolitaine et considérant les coûts associés aux embouteillages récurrents, un comité regroupant les décideurs et les principaux acteurs concernés par le domaine des transports a été formé en 2011. Il a pour mandat de planifier et de coordonner les travaux et les différentes mesures d'atténuation de la congestion routière engendrée par les nombreux chantiers (fédéraux, provinciaux et municipaux). Outre le MTQ, ce comité est composé de représentants de municipalités, de la CMM, de l'AMT, de la STM, de la STL, du RTL, de l'AQTIM et de la Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain.

CENTRE-VILLE–TURCOT–BONAVENTURE–PONT CHAMPLAIN

9. Voie réservée Marc-Cantin ▸ Aménagement d'une voie réservée de 600 m sur la rue Marc-Cantin pour que les autobus empruntant le pont Champlain évitent une partie de la congestion de l'A10. Mise en service prévue au printemps 2013.

10. Terminus Candiac ▸ Aménagement d'un nouveau terminus (six quais d'autobus) et d'un nouveau stationnement (272 places). Mise en service prévue en 2013.

11. Stationnement Chambly ▸ Aménagement de 20 places au stationnement actuel et relocalisation de 80 places. Réaménagement de la boucle d'autobus. Mise en service en octobre 2012.

[26 avril : @MusiqueSecrete : Faut investir plus dans le transport en commun !]

PIE-IX–HENRI-BOURASSA

12. Gare Vimont ▸ Ajout de 100 places et réaménagement de 119 places. Mise en service en août 2012.

13. Voie réservée Pie-IX (Montréal) ▸ Aménagement de la voie réservée de 3,8 km sur le boulevard Pie-IX, entre les rues Jarry et Charleroi. Travaux réalisés par la Ville de Montréal et entretien sous la responsabilité de l'AMT. Mise en service en juin 2012.

14. Voie réservée Henri-Bourassa ▸ Prolongation des heures de service (6 h à 19 h) de la voie réservée sur Henri-Bourassa (1,9 km en direction ouest et 1,3 km en direction est). Travaux réalisés par la Ville de Montréal et entretien sous la responsabilité de l'AMT. Mise en service en juin 2012.

15. Stationnement temporaire Saint-Martin ▸ Aménagement d'un nouveau stationnement de 294 places à l'intersection des boulevards Pie-IX et Saint-Martin, dans la bretelle de la R125. Mise en service en novembre 2012.

16. Voie réservée Pie-IX (Laval) ▸ Aménagement d'une voie réservée de 1 km sur le boulevard Pie-IX, entre le boulevard Saint-Martin et la rue Lévesque. Mise en service en novembre 2012.

17. Voie réservée De La Concorde ▸ Aménagement d'une voie réservée de 200 m sur le boulevard De La Concorde, de l'avenue Mondor à la R125 à Laval. Mise en service en novembre 2012.

18. Stationnement temporaire Saint-Sylvain (Laval) ▸ Aménagement d'un stationnement incitatif de 70 places dans le stationnement de l'église Saint-Sylvain. Mise en service en décembre 2012.

TRANSPORT ACTIF

19. Stationnements pour vélo ▸ Installation de 161 nouveaux espaces pour vélos sur plusieurs de nos sites. Mise en service à l'automne 2012.

[29 février : @amidelabc : on peut aussi favoriser le transport collectif et quitter ce modèle obsolète de la voiture à essence individuelle]

MESURES TARIFAIRES

20. OPUS à l'essai ▸ Après la distribution de plus de 100 000 feuillets auprès d'automobilistes en juillet 2012, près de 30 000 personnes se sont inscrites à OPUS à l'essai sur notre site Internet et ont reçu une carte OPUS gratuite valide pour 10 déplacements en autobus, métro ou train de banlieue sur tout le territoire de la région métropolitaine. **Objectif :** inciter les automobilistes à tester le transport collectif. **Résultat :** le taux de réponse a été de 29 %. Parmi les inscrits, 66 % ne possédaient auparavant aucun titre de transport, et 5,2 % d'entre eux, soit 1 560, se sont ensuite abonnés à OPUS+.

21. Promotion 12 pour 10 (OPUS+ et OPUS+ entreprise) ▸ Pour une 2e année, cette promotion, de 12 mois au prix de 10, visant à convertir les utilisateurs mensuels en abonnés annuels au transport collectif, a connu un franc succès. Avec près de 7 000 nouveaux abonnés, le programme compte maintenant près de 35 000 adhérents, ce qui représente une hausse de 28 % en un an.

22. Abonnement 2013 au prix de 2012 ▸ Dans le but de remercier les abonnés de leur fidélité au transport collectif, l'AMT leur a offert leur abonnement 2013 au prix de 2012.

EN VILLE, SANS MA VOITURE
10 ANS DE SENSIBILISATION

Célébré dans plus de 2 000 villes à travers le monde, cet événement a pour vocation de sensibiliser la population aux effets néfastes de l'utilisation de l'auto-solo sur la qualité de vie urbaine. Cette 10e édition, qui s'est déroulée du 19 au 22 septembre au Vieux-Port de Montréal, a été l'occasion de dresser le bilan de l'évolution des transports collectifs et de porter un regard vers l'avenir, notamment concernant les habitudes de déplacement.

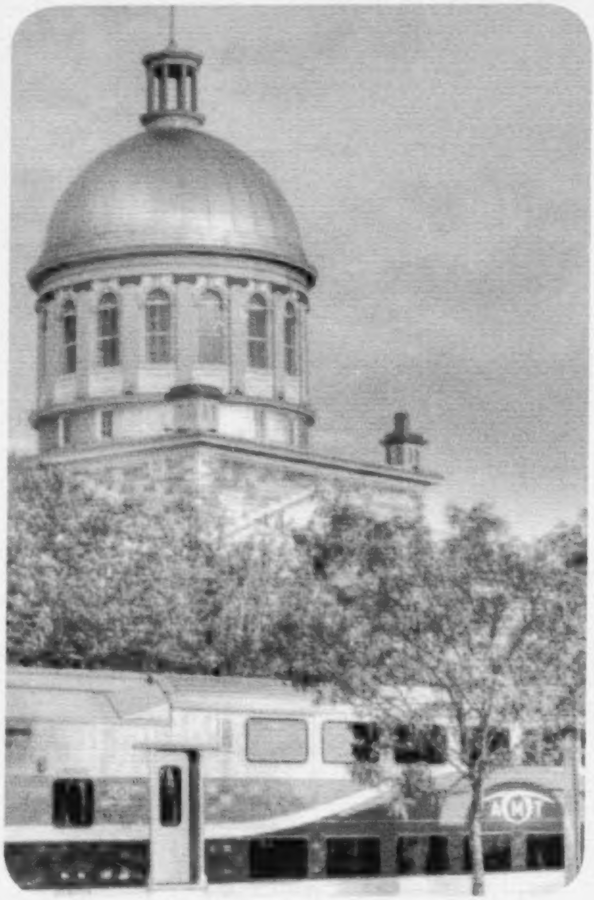
NOUVEAU LIEU ▸ En 2012, nous avons renouvelé le concept de l'événement en le déplaçant dans le Vieux-Port de Montréal, plus approprié pour le public attendu : le 22 septembre tombant un samedi, le public cible était familial plutôt que composé de travailleurs se destinant au centre-ville.

DÉCENTRALISATION ▸ Plus de 20 arrondissements de Montréal et municipalités de la région métropolitaine ont pris part aux festivités en fermant un tronçon de rue à la circulation automobile ou en organisant une activité sous le thème des transports actifs et collectifs durant la semaine de la mobilité.

VIRAGE 2.0 ▸ Nous avons lancé un blogue pour échanger tout au long de l'année sur les expériences en transport collectif et actif. Cette plateforme d'interaction sur la mobilité urbaine enrichit la réflexion sur les moyens à mettre en place pour valoriser l'utilisation du transport collectif et faire la promotion des modes de transport alternatifs à l'auto solo. **Résultats :** 40 articles publiés le premier mois et plus de 20 950 visites en trois mois. À ce jour, 30 partenaires publient régulièrement des billets.
▸ **envillesansmavoiture.com**

TRAMCITÉ ▸ Nous avons lancé sur notre page Facebook le jeu TRAMCITÉ, consacré aux transports collectifs et actifs. Le but : parcourir différents tableaux représentant les quartiers du Grand Montréal et faire prendre à temps l'autobus, le métro, le train et le vélo au plus grand nombre de personnes. Nous avons enregistré près de 700 joueurs en trois mois. ▸ **amt.qc.ca/evsmv**

PORTE-PAROLE ▸ Le chanteur des Respectables, Sébastien Plante, était le porte-parole de cette 10e édition : « Ça fait maintenant dix ans que je vois évoluer *En ville, sans ma voiture* et les transports alternatifs. Je suis vraiment content de constater que les choses bougent et que des solutions comme l'auto électrique sont maintenant à portée de main. »



A

B

C

D

E. AÉROBIN

F. LES RESPECTABLES

G. TOC-TOC-TOC

H. TAI-CHI

A. **19-20/09** ▶ Distribution des bulbes de plantes en guise de remerciement aux usagers des transports collectifs.

B. **21/09** ▶ Tenue du PARK(ING) DAY, durant lequel des places de stationnement payant sont temporairement transformées en espaces publics conviviaux.

C. D. **21/09** ▶ Tenue du TRANSPOCAMP, organisé par le Living Lab de Montréal, au sujet des nouvelles technologies appliquées au domaine du transport urbain. Dans le cadre de divers ateliers, près de 400 participants, dont plusieurs experts en transport, ont pu explorer des idées inédites concernant l'évolution des transports actifs et collectifs.

Dévoilement des résultats du HACKATON, «Hack ta ville». Dans le cadre de ce forum urbain ouvert sur les transports urbains et les technologies mobiles à Montréal, tenu le 8 septembre à Montréal, l'AMT, la STM et la Ville de Montréal ont rendu disponible une série de données pour développer des applications mobiles solutionnant les questions de transport, de planification urbaine, mais aussi de développement durable ou d'utilisation du territoire.

E. F. G. H. **22/09** ▶ Journée dédiée à la famille, permettant aux jeunes et moins jeunes de se divertir tout en explorant l'avenir des transports collectifs dans la région métropolitaine.

PLAN D'ACTION DE **DÉVELOPPEMENT DURABLE** 2008-2013

ORIENTATIONS DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ENGAGEMENTS DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT – 2012
STRATÉGIE 1 **Informer, sensibiliser, éduquer, innover**	OBJECTIF 1 **Promouvoir et sensibiliser le public au développement et au transport durable**
Objectif 1 Mieux faire connaître le concept et les principes de développement durable et favoriser le partage des expériences et des compétences en cette matière et l'assimilation des savoirs et savoir-faire	**Action 1** Contribuer à la mise en œuvre du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation à la démarche de développement durable
STRATÉGIE 2 **Réduire et gérer les risques pour améliorer la santé, la sécurité et l'environnement**	OBJECTIF 2 **Augmenter le sentiment de sécurité des usagers et de la population à travers la qualité et la sûreté accrues de services offerts tout en limitant les impacts de nos activités sur la santé**
Objectif 4 Poursuivre le développement et la promotion d'une culture de la prévention et établir des conditions favorables à la santé, à la sécurité et à l'environnement	**Action 2** Améliorer le sentiment de sécurité de la clientèle
	Action 3 Implanter des mesures de sûreté dans le réseau et dans nos installations
STRATÉGIE 3 **Produire et consommer de façon responsable**	OBJECTIF 3 **Gérer nos activités à l'interne et à l'externe tout en préconisant la préservation de la biodiversité et le respect des écosystèmes**
Objectif 6 Appliquer des mesures de gestion environnementale et une politique d'acquisitions écoresponsables au sein des ministères et des organismes gouvernementaux	**Action 4** Mettre en œuvre des pratiques et des activités contribuant aux dispositions de la Politique pour un gouvernement écoresponsable
Objectif 7 Promouvoir la réduction de la quantité d'énergie et de ressources naturelles et matérielles utilisées pour la production et la mise en marché de biens et de services	**Action 5** Revoir la politique de disposition des biens (mobilier, équipements informatiques, matériel roulant, autres) dans une perspective de développement durable
	Action 6 Améliorer les activités de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles dans les bureaux et dans les infrastructures
	OBJECTIF 4 **Offrir aux niveaux corporatifs interne et externe des environnements sains tout en minimisant les sources de pollution**
	Action 7 Concevoir et développer les infrastructures et les équipements de transport en prenant en considération les principes de développement durable
Objectif 8 Augmenter la part des énergies renouvelables ayant des incidences moindres sur l'environnement (biocarburants, biomasse, énergie solaire, éolien, géothermie, hydroélectricité, etc.) dans le bilan énergétique du Québec	OBJECTIF 5 **Développer et exploiter les réseaux de TC dans une perspective d'efficacité énergétique en appuyant l'innovation des technologies propres**
	Action 8 Favoriser l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables sur le plan de l'exploitation des réseaux de TC
Objectif 9 Appliquer davantage l'écoconditionnalité et la responsabilité sociale dans les programmes d'aide publics et susciter leur implantation dans les programmes des institutions financières	OBJECTIF 6 **Gérer de façon équitable et responsable les différentes sources de financement octroyées à l'AMT afin de maintenir une saine rentabilité économique**
	Action 9 Développer un processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements qui intègre des critères de développement durable
STRATÉGIE 5 **Répondre aux changements démographiques**	OBJECTIF 7 **Contribuer à la création d'emplois dans le secteur des TC, participer avec les gouvernements et les partenaires au dynamisme et au développement économique de la région métropolitaine de Montréal**
Objectif 15 Accroître le niveau de vie	**Action 10** Réaliser des projets d'investissements majeurs en TC dans la région métropolitaine de Montréal
STRATÉGIE 6 **Aménager et développer le territoire de façon durable et intégrée**	OBJECTIF 8 **Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) en augmentant l'achalandage du TC et en favorisant des liens structurants entre transport et aménagement du territoire**
Objectif 18 Intégrer les impératifs du développement durable dans les stratégies et les plans d'aménagement et de développement régionaux et locaux	**Action 11** Se donner une vision intégrée du développement du TC en lien avec l'aménagement du territoire
	OBJECTIF 9 **Promouvoir auprès de notre clientèle, des partenaires et de la société en général, la « mobilité douce », comme la pratique de la marche et de la bicyclette**
	Action 12 Développer l'intermodalité entre les transports actifs et les TC
Objectif 20 Assurer l'accès aux services de base en fonction des réalités régionales et locales, dans un souci d'équité et d'efficience	OBJECTIF 10 **Fixer les tarifs à des niveaux qui permettent de fournir un service suffisamment performant et rapide et qui est offert à un coût abordable pour chaque génération**
	Action 13 Proposer une tarification qui favorise l'accès pour tous à un service de TC de qualité et prend en compte la capacité financière de la société
STRATÉGIE 7 **Sauvegarder et partager le patrimoine collectif**	OBJECTIF 11 **Moderniser, seul ou en partenariat, les infrastructures de TC qui témoignent du patrimoine culturel**
Objectif 21 Renforcer la conservation et la mise en valeur du patrimoine	**Action 14** Préserver les infrastructures du réseau de trains qui représentent des éléments significatifs du patrimoine
STRATÉGIE 9 **Prévenir et réduire les inégalités**	OBJECTIF 12 **Répondre aux personnes vivant avec des limitations en facilitant l'accès et la sécurité des systèmes de TC tout en appuyant l'innovation de nouvelles technologies**
Objectif 26 Prévenir et lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale	**Action 15** Prendre des mesures pour améliorer l'accessibilité à nos équipements et nos services

2012 : L'AN 4 DU DÉPLOIEMENT

GESTES	CIBLES	INDICATEURS	RÉSULTATS
Élaborer et diffuser de l'information : Organiser des activités de sensibilisation ; Déployer le plan de formation établi et en assurer le suivi ; Mettre sur pied un comité régional de concertation ; Collaborer à la recherche sur le développement durable ; Poursuivre la réalisation des engagements pris envers la Charte de l'UITP	Ensemble du personnel rejoint par le biais de différentes activités d'ici la fin de 2010	% du personnel ayant participé aux activités	2 conférences-midi : Bilan du Plan d'action de développement durable présenté par le CIDD ; Mise en forme par un intervenant d'Énergie Cardio
	Soutien à la Chaire de recherche sur la durabilité en transport	Participation à la Chaire de recherche	Poursuite des travaux de la Chaire MOBILITÉ, incluant l'organisation du colloque annuel en mai
	Promotion de pratiques durables dans l'exercice de nos activités	Éléments de visibilité (rapport UITP)	Poursuite de l'appui au Plan de développement durable de la collectivité montréalaise ; Participation à la Table d'expertise Mobilité durable de l'AQTR
Mesurer le sentiment de sécurité de la clientèle – Établir des cibles d'amélioration ; Élaborer un plan d'intervention (actions correctrices)	Identification des cibles à atteindre	Rapport déposé	En continu
Ajouter des équipements dans les infrastructures (défibrillateurs, trousses de premiers soins)	Optimisation de la couverture des nouveaux sites avec les équipements de sécurité requis	Taux de couverture	Priorisation de la hausse de la présence de patrouilleurs aux sites plus problématiques plutôt que l'installation de caméras
Contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux ; Adopter un cadre ou un système de gestion environnementale d'ici 2012 ; Se doter d'une politique d'acquisitions écoresponsables d'ici 2010	Adoption de gestes contribuant à l'atteinte des objectifs environnementaux nationaux	Nombre de mesures mises en œuvre	Maintien des mesures mises en place depuis 2009
	Cadre ou système de gestion environnementale implanté d'ici 2011	Niveau d'avancement	Cadre de gestion environnementale entériné en décembre
	Mise en œuvre de pratiques d'acquisitions écoresponsables	Niveau d'avancement de la mise en place de la politique	Plus de 89 % des véhicules liés aux opérations de sûreté sont des véhicules hybrides
	Amélioration de l'efficacité écologique des technologies de l'information avec l'adoption d'une démarche *Green IT*	Critères EPEAT ; Consommation kWh ; Nombre d'employés/imprimante	Achats d'ordinateurs respectant les critères EPEAT ; Réduction du nombre de serveurs ; Hausse du nombre d'employés par imprimante
Examiner les possibilités offertes lors de la disposition de biens (réemploi, recyclage, revente ou don, élimination) ; Se doter d'un mécanisme de réduction des risques pour la santé et l'environnement lors du contrat avec l'acquéreur	Politique révisée d'ici 2010	Résolution du CA	Échéancier reporté en 2013
Réaliser un bilan de la situation pour l'ensemble de nos installations d'ici 2010 ; Élaborer un plan de récupération, réemploi et recyclage des matières résiduelles	Remplacement dans les infrastructures des poubelles uniques par des bacs de récupération	Nombre de bacs de récupération	Remplacement de 100 % des poubelles par des bacs de récupération multimatières
	Hausse de 10 % par année des conteneurs de récupération de vêtements et autres articles usagés	Nombre de conteneurs de récupération	Aucun ajout effectué en 2012
Intégrer dans les devis techniques d'appels d'offres une deuxième proposition basée sur des critères de développement durable d'ici 2010 ; Viser l'obtention de certifications dans le cadre de construction de nouveaux bâtiments ou lors de rénovations majeures ; Doter les nouveaux équipements du réseau de transport métropolitain d'installations sanitaires écoresponsables et procéder à la mise à niveau progressive des anciens équipements	100 % des devis techniques d'appels d'offres intègrent une 2e proposition basée sur des critères de développement durable	% de devis techniques conformes	Critères de développement durable considérés ; Devis techniques des technologies de l'information intégrant une section sur la consommation énergétique des appareils demandés
	Tous les nouveaux équipements ont des installations sanitaires écoresponsables et les anciens équipements sont mis à niveau progressivement	% de nouveaux équipements conformes ; % d'équipements mis à niveau	17 % des anciens équipements mis à niveau
Réaliser une étude d'opportunité sur l'électrification progressive du réseau de trains de banlieue ; Réaliser un projet d'infrastructures à faible consommation d'énergie d'ici 2013	Étude d'opportunité complétée d'ici 2010	Rapport déposé	Rapport d'étude déposé ; En attente des suites à donner (p. 31-32)
Mettre en place le processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Intégration de critères de développement durable au processus de sélection, de mise en priorité et d'ordonnancement des projets d'investissements	Critères de développement durable intégrés	Intégration de critères de développement durable à la nouvelle grille de priorisation des projets
Assurer le suivi du programme triennal d'immobilisations	Investissements de 600 M$ d'ici la fin de 2011	Sommes investies	Complété en 2011
Adopter un Plan stratégique décennal avec des objectifs de hausse d'achalandage et de part modale pour la région métropolitaine de Montréal ; Participer au Programme PAGASTC du MTQ ; Effectuer en continu la cueillette d'informations sur les comportements de transport de la population de la région métropolitaine de Montréal	Augmentation de l'achalandage de 8 % et de l'offre de service de 16 % entre 2007 et 2012	Résultats de l'achalandage et de l'offre de service	Hausse d'achalandage de 15 % de 2007 à 2012 (p.6)
	Adoption du Plan stratégique d'ici 2011	Plan stratégique adopté	Adoption par la CMM et par le MTQ du Plan stratégique 2020 ; Déploiement en cours (p. 6 à 45)
	Hausse d'au moins 10 % du nombre de places de stationnement incitatif	Nombre de places de stationnement incitatif	De 2007 à 2012 : + 17 % de places voitures (p.19) et + 14 % de places vélos (p. 20)
	Mesure de la fluctuation annuelle et saisonnière de la mobilité de la population de la région	Enquête réalisée en continu	En continu
Adopter une politique d'intermodalité entre les TC et les transports individuels ; Préparer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares	Déploiement du plan d'action associé	Degré d'avancement	Déploiement du plan d'action sur l'intermodalité débuté (p. 19)
Étendre les tarifs étudiants aux 22-25 ans ; Offrir dès 2010 la gratuité dans les trains de banlieue et les autobus métropolitains aux enfants de moins de 12 ans accompagnés d'un adulte ; Lancer des discussions avec les partenaires impliqués sur le financement d'une tarification propre aux personnes à faible revenu	Fidélisation de ces clientèles	Niveau de vente de titres	Réflexion tarifaire actuellement en cours (p.23)
Réaliser un inventaire des infrastructures du réseau de trains témoignant du patrimoine culturel ; Préparer le programme de la réhabilitation de certaines infrastructures de ce réseau	Programme de réhabilitation des infrastructures	Programme déposé	En continu
Adopter une politique d'accessibilité ; Préparer annuellement le plan d'action associé ; Implanter les mesures en fonction des critères d'accessibilité adoptés	Plan d'action approuvé par le CA	Résolution du CA	Déploiement du plan de développement de l'accessibilité du réseau en cours (p. 21)
	Intégration de mesures d'accessibilité dans le Train de l'Est	Nombre de mesures d'accessibilité	Investissements de 35 M$ en équipements adaptés dans le projet du Train de l'Est (p.21)

LE PLAN STRATÉGIQUE
EN UN COUP D'ŒIL

VISION 2020

- AXE 1 — Des déplacements simplifiés pour la clientèle
- AXE 2 — Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie
- AXE 3 — Un réseau métropolitain rapide et multimodal

DES CIBLES AMBITIEUSES, MAIS RÉALISTES

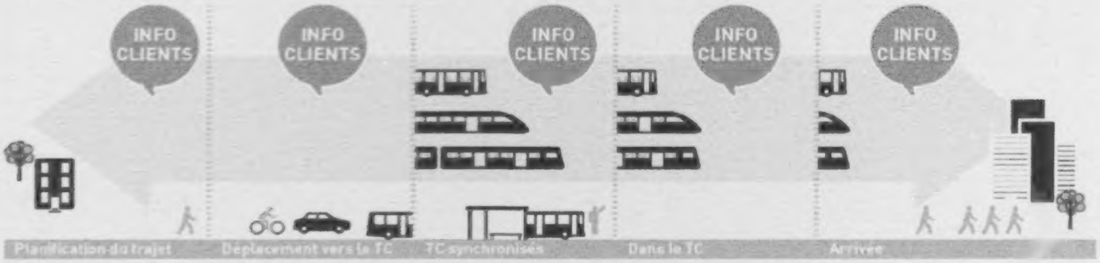
L'avancement et la performance du Plan 2020 seront mesurés selon trois types de cibles : la fluidité du déplacement du client sur le réseau, l'importance de la mobilité durable dans la région et le déploiement du réseau métropolitain.

En 2020, le cheminement du client sur le réseau sera plus facile, plus fluide et plus rapide.

QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

Des services de transport harmonisés et synchronisés

Une information à la clientèle disponible partout et en tout temps

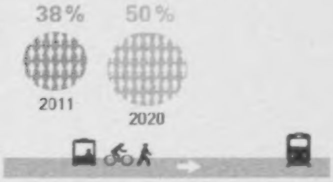


En 2020, les clients du transport collectif seront plus nombreux et davantage portés à utiliser des modes actifs et collectifs de déplacement pour accéder aux gares.

MOBILITÉ DURABLE

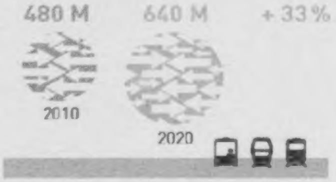
Accès aux gares

% de la clientèle du train de banlieue qui se rendra à la gare par un mode de transport actif ou collectif



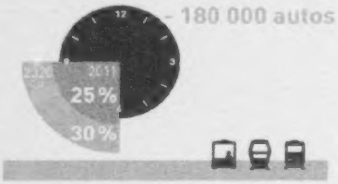
Déplacements (en millions)

Achalandage annuel du réseau de transport collectif métropolitain (tous modes)



Part de marché

Du transport collectif en pointe matinale



En 2020, une plus forte proportion de la population dans la région aura accès à un réseau rapide de transport collectif, à distance raisonnable de son domicile.

DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU

Voies réservées et mesures préférentielles pour autobus

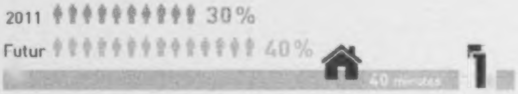
Longueur du réseau de voies réservées métropolitaines

Accès au réseau

30 % de la population aura accès au réseau rapide dans un rayon d'1 km de son domicile, comparativement à 24 % actuellement, et 80 % dans un rayon de 5 km, contre 72 % aujourd'hui

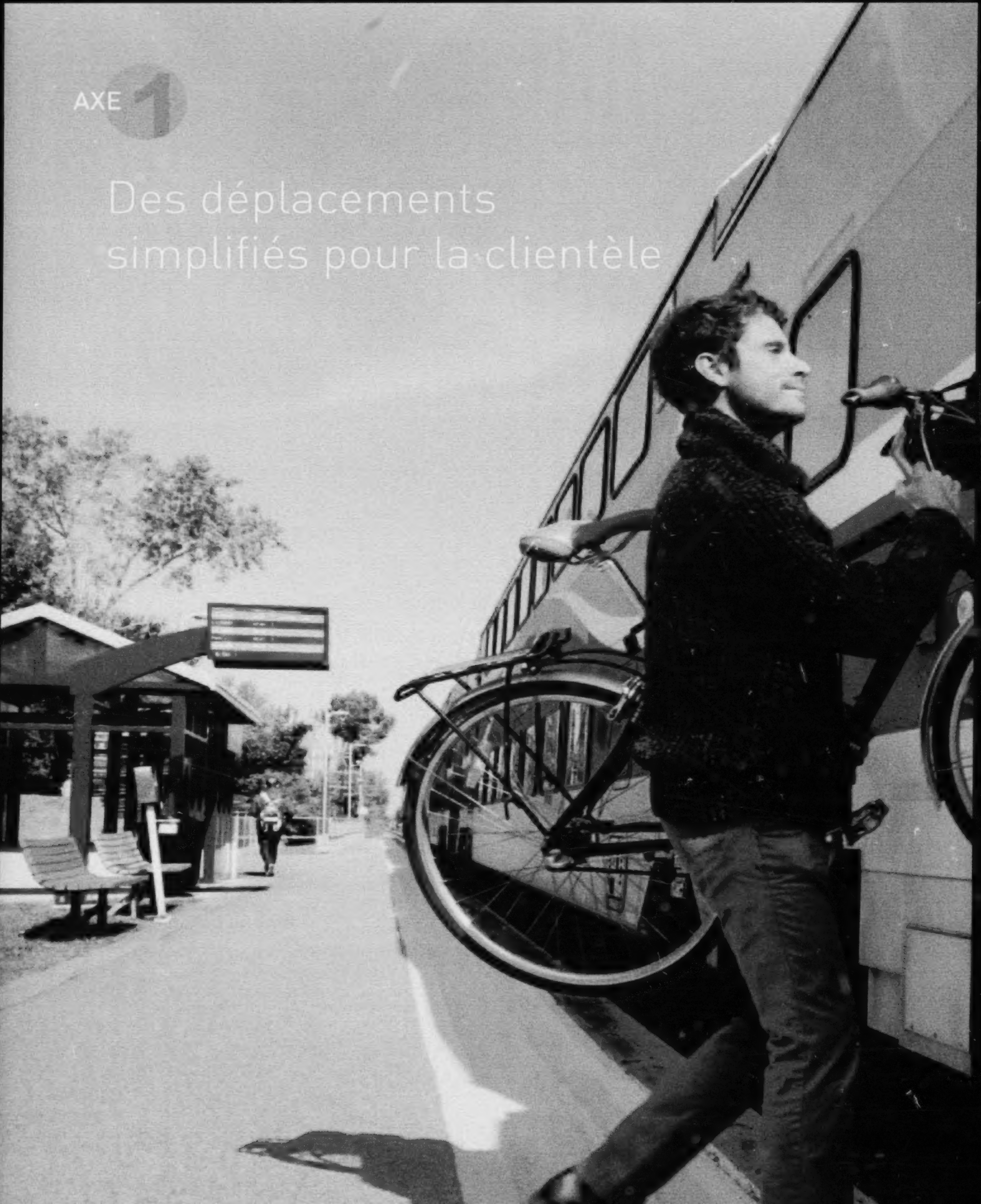
Rapidité

40 % de la population aura accès au centre-ville en transport collectif en moins de 40 minutes, comparativement à 30 % actuellement, et 70 % en moins de 60 minutes, contre 63 % aujourd'hui



AXE 1

Des déplacements simplifiés pour la clientèle



TRANSFERT MODAL

STATIONNEMENTS INCITATIFS : GÉRER LES BESOINS

Plus de 60 % de nos stationnements incitatifs pour les voitures ont des taux d'occupation de plus de 75 %, un sur cinq ayant même des taux d'occupation supérieurs à 90 %. Pour enrayer cette saturation récurrente, il faut accroître le nombre de places disponibles. Mais devant les limitations d'expansion d'un réseau de stationnements qui compte déjà près de 33 000 places, il nous faut développer d'autres moyens, comme le covoiturage, pour améliorer l'accès au service de transport collectif. Ce que nous faisons, année après année.

BILAN 2012 : + 1 263 PLACES
DE STATIONNEMENT INCITATIF

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS	
Stationnement Chambly :	+ 20 places
Stationnement Châteauguay :	+ 80 places
Stationnement église Saint-Sylvain (Laval) :	+ 70 places
Stationnement temporaire Saint-Martin :	+ 294 places
RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE	
Gare Candiac :	+ 201 places
Gare Mont-Saint-Hilaire :	+ 130 places (+ aménagement permanent)
Gare McMasterville :	+ 59 places (+ aménagement permanent)
Gare Pointe-Claire :	+ 100 places
Gare Saint-Constant :	+ 209 places
Gare Vimont :	+ 100 places

COVOITURAGE AMT : 433 PLACES RÉSERVÉES
Depuis 2005, Covoiturage AMT permet d'alléger la demande dans nos stationnements en plus d'encourager les modes de transport plus durables : selon le principe du « premier arrivé, premier servi », nous réservons des places à nos clients qui font du covoiturage dans la majorité de nos stationnements incitatifs. En 2012, nous avons considérablement étendu le programme : le nombre de stationnements offrant ce service est passé de 23 à 53, avec l'ajout de 101 places sur tout le réseau, ce qui porte à 433 le nombre de places réservées aux détenteurs de vignette. L'offre étant adaptée à la demande, le nombre de places réservées varie de 2 à 98 places par stationnement. Cette amélioration a entraîné une augmentation de 20 % des demandes de vignette donnant le droit de stationner dans ces espaces réservés. De plus, 5 900 personnes sont inscrites à ce service en ligne gratuit. ➤ amt.qc.ca/covoiturage

PLAN D'ACTION SUR L'INTERMODALITÉ

À la suite de l'adoption de notre Politique sur l'intermodalité en 2010, nous nous sommes dotés d'un Plan d'action sur l'intermodalité 2012-2017. Ce plan d'action prévoit plusieurs initiatives concernant l'aménagement des équipements métropolitains, la coordination intermodale, l'harmonisation de la qualité de service et la tarification métropolitaine, afin de simplifier le cheminement de la clientèle.

ACTIONS RÉALISÉES EN 2012 : élaboration de nouveaux concepts de mobiliers urbains ; déploiement du programme de covoiturage ; réalisation d'un portrait du rabattement aux équipements.

ACTIONS EN COURS DE RÉALISATION : élaboration d'un guide de planification des équipements métropolitains ; réalisation d'un projet pilote de vélostation à Deux-Montagnes ; refonte du site Web.

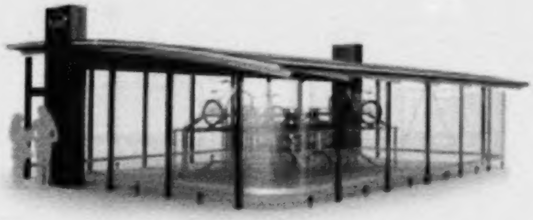
TRANSPORTS ACTIFS

LE VÉLO : UN **POTENTIEL** À **EXPLOITER**

Dans plusieurs cas, nous ne pouvons agrandir davantage les stationnements incitatifs existants, à cause du manque d'espace, des réticences riveraines et du risque d'amplification des îlots de chaleurs, sans compter les investissements importants requis. Mode de transport durable qui requiert en outre un minimum d'infrastructure, le vélo peut alléger la pression sur les stationnements de voitures qui sont saturés. Pourtant, il est encore largement sous-utilisé comme mode de transport quotidien, en période hivernale bien sûr, pour des raisons évidentes, mais aussi le reste de l'année, et ce, souvent en raison d'un accès jugé difficile, d'un manque de places, ou encore de la crainte de détériorations du vélo à la gare ou au terminus. C'est pourquoi nous travaillons à créer des aménagements qui répondent aux besoins des cyclistes et peuvent inciter à l'utilisation du vélo.

SUPPORTS ET ABRIS À VÉLO

Selon les études réalisées avec Vélo-Québec, la part modale du vélo a un fort potentiel de croissance dans plusieurs de nos sites. En 2012, dans le cadre des mesures d'atténuation pour contrer les effets des chantiers routiers sur les déplacements et la circulation dans la région métropolitaine, nous avons ajouté 185 places aux quelque 3000 places existantes à travers notre réseau. Les emplacements retenus possèdent un fort potentiel d'achalandage et des conditions adéquates pour favoriser l'utilisation de ce mode de transport. Nous avons aussi procédé au déplacement de 70 places vélos à la gare Saint-Basile-le-Grand afin de favoriser l'accessibilité des installations aux clients du train de banlieue.



VÉLOSTATIONS

Selon les études réalisées avec le concours de Vélo-Québec, deux sites ont été identifiés et seront testés comme projets pilotes : la gare Deux-Montagnes et le terminus Longueuil.

Les travaux de construction à la gare Deux-Montagnes ont débuté à l'automne 2012 et l'ouverture est prévue à l'été 2013. Cette vélostation sera équipée de 74 places sur des supports à deux étages.

Les vélostations sont des stationnements pour vélo protégés des intempéries dont l'accès est contrôlé, c'est-à-dire réservé aux cyclistes préalablement inscrits.

Dans le cadre du projet pilote, l'inscription sera réservée aux abonnés OPUS+, et la clé d'accès sera gratuite et encodée sur la carte OPUS.

Une seconde vélostation, de plus grande capacité, devrait ouvrir en 2014 au terminus Longueuil.

[1er août : @SeptanteZ : Vélo et transport en commun, avantage similaire #pasdansletrafic]

TRANSPORT ADAPTÉ

PROGRAMME D'AIDE MÉTROPOLITAINE AU TRANSPORT ADAPTÉ

Depuis l'entrée en vigueur de notre nouveau Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, nous attribuons une aide financière aux 12 Services de transport adapté (STA) situés sur notre territoire afin de soutenir le transport adapté métropolitain. En 2012, près de 214 000 déplacements métropolitains ont été effectués, représentant une hausse de 7 % par rapport à 2011.

Profitant d'une modification du programme de transport adapté métropolitain et de la migration de la section transport adapté vers notre nouveau site Internet, nous avons effectué une révision complète du contenu et de la présentation de l'information, pour une meilleure compréhension des lecteurs. Un lexique a été ajouté afin de proposer aux différents intervenants une liste de termes normalisés, qui vise à faciliter les échanges. Cette section du transport adapté a été consultée plus de 12 000 fois en 2012.

▸ **amt.qc.ca/ta**

> Le transport adapté métropolitain, c'est une offre de service de transport adapté de type porte-à-porte et fonctionnant sur réservation. Effectués à l'aide de la flotte existante de taxis, de taxis adaptés ou de minibus de chaque STA, les déplacements métropolitains en transport adapté permettent à la clientèle admise de voyager à l'extérieur du territoire local desservi par son STA et où, sur le territoire de l'AMT, rendent possible l'accès à d'autres destinations.

ACCESSIBILITÉ

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU AMT

Adopté en 2011, ce plan vise à assurer, dans un délai raisonnable, le transport collectif des personnes handicapées sur le territoire desservi. Cette démarche concerne l'ensemble de nos projets et comporte des projets spécifiques à l'amélioration de l'accessibilité. Quatre axes y sont abordés : communication, infrastructures, matériel roulant et facteur humain. Ce plan très novateur a été approuvé par le ministre des Transports du Québec en janvier 2012. Les critères de priorisation des projets et le financement associé aux projets de ce plan sont en cours d'élaboration.

▸ **amt.qc.ca/accessibilite**

> Le Plan de développement de l'accessibilité du réseau AMT s'inscrit dans le contexte de l'article 67 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (L.R.Q., chapitre E-20.1).

PLAN D'ACTION À L'ÉGARD DES PERSONNES HANDICAPÉES

Adopté en 2011, ce plan institutionnel traite de l'accessibilité du siège social, des aménagements et acquisitions liés au siège social et des communications, ainsi que de l'embauche de personnes handicapées et de l'accès à l'information pour les personnes. Construit sur une base triennale, ce plan fait l'objet d'un suivi annuel. Un comité interne composé de représentants de toutes les unités travaille à atteindre les objectifs. Adopté en février 2013, le bilan 2011-2012 présente les nombreuses améliorations d'accessibilité réalisées par le comité interne du plan d'action. Plusieurs actions concernent le siège social de l'AMT, en raison du déménagement de l'automne 2011.

> Le Plan d'action à l'égard des personnes handicapées s'inscrit dans l'article 61.1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale (L.R.Q., chapitre E-20.1).

CONSULTATION DU MILIEU ASSOCIATIF

Nous avons poursuivi en 2012 la consultation du milieu associatif, par le biais du Comité de concertation du transport des personnes handicapées, qui se réunit plusieurs fois par année. Les éléments des plans d'action et de développement y sont présentés et commentés.

De plus, nous avons mis sur pied à la fin 2012 la Table métropolitaine–Accessibilité. Ce forum, qui réunit l'ensemble des partenaires concernés de la région métropolitaine (milieu associatif, AOT, STA, MTQ et OPHQ), souhaite faciliter la concertation en vue d'améliorer l'accessibilité.

Des sous-comités techniques se réunissent aussi ponctuellement sur des sujets précis. Les représentants qui participent à ces sous-comités sont déterminés par chaque organisme du comité de concertation qui délègue un représentant. Au besoin, des personnes ressources peuvent être invitées à participer. Un premier sous-comité sur l'élément signal pour les nouvelles constructions, commencé en 2011, a terminé ses travaux en 2012 ; un deuxième sous-comité travaille actuellement sur les standards à définir dans nos infrastructures.

INFORMATION MISE À JOUR

LA **TECHNOLOGIE** AU SERVICE DE **L'INFORMATION**

De gauche à droite : Jean-Jacques Beldié, président de la STL, Guy Picard, directeur général de la STL, et Nicolas Girard, PDG de l'AMT, lors du lancement de Syncho, le 5 décembre 2012.

NORMES D'AFFICHAGE EN TEMPS RÉEL À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE

Depuis décembre 2012, les heures de départ réelles des autobus de la STL circulant sur le territoire lavallois sont transmises automatiquement au système informatique de l'AMT et retransmises sur les panneaux à affichage dynamique situés aux terminus Cartier et Montmorency ainsi qu'aux gares Sainte-Rose et Sainte-Dorothée. La gare Vimont devrait intégrer le circuit d'information en 2013. Cet outil facilite l'intermodalité entre autobus et train de banlieue.

Le transfert d'information se fait par le biais d'une plateforme d'échange de données qui suit la norme *Transit Communications Interface Profiles* (TCIP), norme développée par l'*American Public Transportation Association* (APTA).

Réalisé en collaboration avec la STL, ce projet pilote a permis de définir cette nouvelle architecture informatique visant l'échange d'information en temps réel. Il s'inscrit dans une démarche de mise en service d'une plateforme intégrée de diffusion d'information sur l'état du service en temps réel entre tous les partenaires de transport collectif, qui permettra, à moyen terme, de fournir aux clients une information dynamique et interactive sur l'ensemble des transporteurs, leur permettant de faire des choix éclairés lors de leurs déplacements.

DONNÉES OUVERTES

Travaillant toujours à une meilleure planification des déplacements, depuis septembre 2012, nous avons rendu accessibles aux développeurs de logiciels de nouvelles données en temps réel concernant notre réseau de trains de banlieue afin qu'ils créent des applications mobiles facilitant les déplacements des clients en transport collectif.

Les données sont disponibles en format standardisé *General Transit Feed Specification* (GTFS). Elles rassemblent l'état du service des trains de banlieue en temps réel : alertes de service concernant les retards, annulations, événements imprévus, horaires modifiés et position des rames de trains sur l'ensemble du réseau. De nouvelles données sont également disponibles sous le format TCIP : lignes de trains de banlieue et liste des gares, horaire de tous les voyages, horaire en temps réel et alertes sur l'état du service des trains.

Adhérant à la démarche de « gouvernement ouvert » du gouvernement du Québec, nous avons également mis sur le site **données.gouv.qc.ca** 16 fiches de métadonnées sur nos services de trains de banlieue, d'express métropolitains et des AOT. Pour 2012, la section de notre site consacrée aux données ouvertes a été consultée plus de 9 000 fois.

► **amt.qc.ca/developpeurs**

[16 mai : @ Banlieusardises : Bonne idée que l'AMT ait prévenu dans le train pour les problèmes de métro… J'ai évité de descendre à De la Concorde et poursuivi en train ! C'est important ! Et c'est relaxant.]

QUALITÉ DE SERVICE

UNE **EXPÉRIENCE** **CLIENT** AMÉLIORÉE

À LA RENCONTRE DES CLIENTS

Durant les mois d'été, des employés ont à plusieurs reprises été à la rencontre de notre clientèle aux gares et terminus. Ils avaient le mandat de remercier nos clients pour l'utilisation quotidienne de nos services de transport collectif. La clientèle a ainsi pu rencontrer ceux qui travaillent chaque jour à ce que tout fonctionne sur notre réseau, poser ses questions sur les services et transmettre ses suggestions pour améliorer nos services.

CLIENTS-MYSTÈRES

Depuis 2011, nos clients-mystères nous permettent d'évaluer nos services en situation réelle, au quotidien, pour mieux comprendre les enjeux et les problématiques auxquels nous faisons face. Une fois inscrits, ils évaluent la qualité du service de nos trains de banlieue ou de nos express métropolitains, la facilité d'accès, la courtoisie des inspecteurs et des agents, la clarté de l'information et de la communication, la qualité du service offert, la propreté des lieux, le confort et le sentiment de sécurité. Nos clients-mystères testent aussi les informations transmises par le service à la clientèle et évaluent la qualité des informations et la facilité d'achat des titres. Ils répondent ensuite à un questionnaire en ligne et reçoivent une compensation en échange de leur évaluation sur la qualité de notre service.

▸ **statopex.com/AMT**

CONSEIL-CLIENT AMT

Soucieux d'être à l'écoute de notre clientèle, nous avons créé en 2012 le Conseil-Client AMT, composé de 12 utilisateurs recrutés parmi nos clients réguliers. Grâce aux échanges avec ce comité, nous aurons une approche plus directe auprès de nos clients afin qu'ils prennent une part active à nos projets d'amélioration du transport collectif. Ils sont invités à partager avec nous leur expérience, à nous communiquer les problèmes observés et à discuter des projets actuels et à venir dans le but de développer des services plus avantageux et adaptés aux besoins des utilisateurs actuels et potentiels. Leur mandat, qui dure un an, renouvelable une fois, débutera au printemps 2013.

NORME DE CONFORT

En 2012, après analyse des pratiques à travers le monde et de notre réalité opérationnelle, nous avons adopté une norme de charge des trains de banlieue qui prend en compte, au-delà des considérations de sécurité, le niveau de confort des clients : la norme 2/20, qui veut dire que lorsqu'il n'est pas possible de fournir une place assise à tous les clients, les clients debout ne devraient pas être plus de deux par m^2, et ce, pendant pas plus de 20 minutes. Cette norme sert à identifier les situations inconfortables pour les clients et contribuer ainsi à la planification du matériel roulant et des ajouts de service.

[15 août : @jamfille : L'#AMT qui prend le soin de faire un suivi de mon chialage d'hier sur la clim ! Gros gros bravo pour le service client :) @amt_info]

COMMUNICATIONS : AU DIAPASON DE LA COMMUNAUTÉ

CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE WEB

Deux fois par année, nous organisons des consultations publiques pour favoriser le dialogue avec nos clients. C'est l'occasion de leur dresser un portrait du réseau, des mesures d'atténuation de la congestion routière, des améliorations en développement et des grands projets de l'AMT, et de répondre à leurs questions sur les services de l'ensemble de nos lignes de trains de banlieue et nos autres services de transport collectif.

En 2012, nous avons opté pour des consultations publiques en direct sur le Web, au printemps et à l'automne : cette formule permet d'atteindre un plus grand nombre de clients et d'offrir à tous la possibilité de participer à l'événement dans le confort de leur domicile. Les internautes ont été nombreux à nous suivre, à clavarder et à twitter. Plusieurs citoyens sont aussi venus assister à la consultation au siège social de l'AMT. Les échanges avec nos experts ont été très riches et profitables.

▸ **amt.qc.ca/consultations/enligne**

RENCONTRES AVEC LES PARTENAIRES ET ÉLUS

Deux fois par année, au printemps et à l'automne, nous allons à la rencontre de nos partenaires afin de les informer de nos projets futurs et de dresser le bilan des actions des six mois précédents. C'est un moment privilégié pour assurer la transparence de nos activités, démarches et projets tout en restant au diapason de la réalité de nos partenaires. Une bonne compréhension des enjeux contribue en effet à l'acceptabilité sociale de nos projets, tant auprès de nos partenaires que des citoyens qu'ils représentent.

CONGRÈS UITP 2017 À MONTRÉAL

Finaliste aux côtés de Brisbane en Australie et de Séoul en Corée du Sud, Montréal a été désignée en avril 2013 ville-hôte du 62e congrès international et de l'exposition sur la mobilité et les transports urbains de l'Union internationale des transports publics (UITP) qui se tiendront du 13 au 17 mai 2017, au moment où la ville de Montréal fêtera son 375e anniversaire. Ces événements très courus dans le monde des transports collectifs attireront plus de 9 500 délégués et visiteurs provenant de plus de 80 pays, de même que 350 exposants. Ce résultat est le fruit des efforts conjugués de l'AMT, de la STM, du Palais des congrès de Montréal et de Tourisme Montréal, qui ont su promouvoir le dynamisme qui caractérise la ville de Montréal ainsi que les nombreuses opportunités de développement en matière de transport collectif dans la métropole.

Nicolas Girard, PDG de l'AMT, lors de la consultation publique en ligne du 22 novembre 2012

COLLOQUES ET CONFÉRENCES

En 2012, nous avons participé à une vingtaine de colloques et conférences. Cette prise de parole auprès d'un public d'experts et de décideurs contribue grandement au rayonnement public de notre organisation.

MERCREDIS DE L'AMT

En 2012, plusieurs experts sont venus présenter des conférences sur les grands enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés au transport collectif. **Au programme :** Le taximètre virtuel pour le service de transport adapté / Le Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques / Le plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM / Le transport en commun comme catalyseur d'un mode de vie actif : mécanismes et implications / L'aménagement et l'écomobilité / Exploitation de données et outils de modélisation pour structurer les transports collectifs / Fidéliser sa clientèle.

PUBLICATIONS

Page AMT ▸ Une fois par semaine, nous publions la *Page AMT* dans le journal *24 H*. Cette publication hebdomadaire, qui nous permet d'informer notre clientèle sur tous nos sujets d'actualité, représente une de nos principales vitrines de médias grand public. En 2012, la grille graphique et le contenu ont été renouvelés : la *Page AMT* est maintenant visuellement mieux structurée, plus attrayante et aérée, ce qui permet d'attirer l'œil des lecteurs.

Infolettre « Montez à bord » ▸ Lancée en mars 2012, l'Infolettre nous permet d'informer la clientèle des transports collectifs sur les nouveautés, les changements et les projets. Elle est envoyée par courriel gratuitement aux abonnés. **Résultats :** 9 numéros publiés en 2012, 2 175 abonnés, avec une moyenne de 200 inscriptions par mois. **Taux de lecture excellent :** taux d'ouverture autour de 52 %, contre 23 % en moyenne dans l'industrie ; taux d'ouverture des hyperliens autour de 12 %, contre 4 % en moyenne dans l'industrie.

NUMÉRIQUE : UNE INFORMATION EN CONTINU

Grâce à Chronos, un système développé par notre service informatique, nous pouvons connaître en tout temps la localisation des trains de banlieue et valider leur ponctualité. Cet outil permet de diffuser de l'information sur l'état du service aux clients par SMS et courriels, d'effectuer la diffusion vocale sur les quais et de tenir l'information à jour sur le site Internet, le site mobile et les afficheurs dynamiques aux gares. La multiplication de ces plateformes d'information permet d'informer la clientèle en tout temps sur l'état réel du service : un avantage précieux surtout pendant la période hivernale.

Alerte-train ▸ En 2012, ce service gratuit d'alerte en cas de perturbation de service envoyée par message texte ou courriel a été grandement amélioré : le délai d'envoi moyen est passé de 18 à 6 minutes, et la précision des messages transmis a été rehaussée pour ceux qui sont équipés d'un afficheur numérique. Les profils actifs se chiffrent à plus de 9 000, ce qui représente 82 % des abonnés. ▸ **amt.qc.ca** [onglet Alerte-Train]

511amt ▸ En composant 511AMT et en textant les sept premières lettres d'une gare, les clients peuvent recevoir par messagerie texte l'heure des trois prochains passages du train selon l'horaire planifié.

Google Maps ▸ Google Maps utilise désormais les données en temps réel issues des GPS des trains de banlieue. Depuis février 2013, l'horaire en temps réel est diffusé lorsqu'on clique sur la gare. ▸ **maps.google.ca**

Identité sonore ▸ En 2012, nous avons adopté une identité sonore dynamique et facilement mémorisable, qui se décline en deux versions : une signature de trois secondes qui précède toutes les annonces vocales faites aux gares, et une mélodie de 30 secondes, proposée en trois orchestrations différentes, utilisée dans les outils corporatifs.

Affichage dynamique ▸ Les afficheurs dynamiques de technologie ACL placés aux accès des gares et sur les quais permettent d'offrir, en tout temps et sans nuire à l'environnement des riverains, de l'information sur l'heure réelle de passage du prochain train, toute situation d'urgence et tout message de prévention lors de campagnes ponctuelles. À la fin de 2012, 169 afficheurs étaient en fonction dans 28 de nos gares. En 2013, nous prévoyons en ajouter 32 dans 18 gares. À terme, toutes les gares seront dotées de ce système d'information.

[8 février : chrbar12 : @amt_info le site mobile est très bien fait.]

Centres d'information-client ▸ Depuis l'automne 2010, nous installons graduellement des centres d'information-client (CIC) à nos gares. Fin 2012, 45 étaient déjà en opération, les 17 restants seront installés à l'été 2013. Outre l'information en temps réel sur l'horaire à une gare donnée, pour ceux qui sont équipés d'un afficheur numérique, ces nouveaux supports affichent les normes de comportement, les informations sur le système de vérification du paiement sur l'honneur et les modalités de validation des titres de transport, ainsi que des cartes du réseau de trains de banlieue et des plans de quartiers.

Site mobile ▸ Lancé en 2011, le site mobile est une version simplifiée de notre site Web. Actuellement, il propose exclusivement des outils d'aide au déplacement : horaire des trains et express de l'AMT, calculateur de trajet et information sur les billetteries. **Résultats** : 547 000 utilisations, plus de 2 000 000 de pages vues en 2012. ▸ **m.amt.qc.ca**

[4 avril : @M_Germaine : Merci à @amt_info pour le suivi rapide sur mon tweet de ce matin !! #StationnementIncitatif]

WEB

En attendant la refonte complète du site Web prévue en 2013, nous avons optimisé le site actuel, en focalisant nos efforts sur l'intégration des médias sociaux, l'amélioration de l'accessibilité et la compatibilité multiplateforme, sans négliger l'amélioration de la navigation et des contenus en tenant compte des demandes de la clientèle et de nos partenaires. **Résultats :** Mon profil : augmentation des visites de 225 % – Page d'accueil : hausse de 48 % du nombre de visites et réduction du temps de chargement de 29 % après l'intégration du nouveau module des bannières promotionnelles. ▸ **amt.qc.ca**

MÉDIAS SOCIAUX

Nous avons de plus en plus recours aux médias sociaux pour diffuser nos campagnes, faire du service à la clientèle ou parler directement avec nos clients. Pour ce faire, nous utilisons plusieurs plateformes, qui reçoivent un accueil positif de notre clientèle.

Twitter ▸ En plus du compte général, nous avons lancé un compte par ligne de trains pour communiquer nos perturbations de services. En cas de ralentissements de service, de retards ou d'arrêts, les messages Chronos sont automatiquement envoyés sur le compte Twitter propre à chacune des lignes et les agents du service à la clientèle sont à l'écoute pour répondre aux clients. Près de 4 000 abonnés, soit 3 fois plus qu'en 2011. Informations générales ▸ **@amt_info** – Ligne Deux-Montagnes ▸ **@amt_DM** – Ligne Vaudreuil-Hudson ▸ **@amt_VH** – Ligne Blainville-Saint-Jérôme ▸ **@amt_BL** – Ligne Mont-Saint-Hilaire ▸ **@amt_SH** – Ligne Candiac ▸ **@amt_CA**

Facebook ▸ Près de 2 000 adeptes, avec près de 10 000 interactions et une portée d'environ 20 000 personnes par semaine.
▸ **facebook.com/Agencemetropolitainedetransport**

Flickr ▸ En moyenne, plus de 300 visionnements par jour de nos photos Flickr
▸ **flickr.com/photos/agencemetropolitainedetransport**

Vimeo ▸ 175 000 impressions de nos vidéos
▸ **vimeo.com/amtransport**

LinkedIn ▸ Plus de 1 000 personnes sur LinkedIn
▸ **amt.qc.ca/linkedIn**

YouTube ▸ Près de 11 000 vues de nos vidéos en ligne
▸ **youtube.com/user/AgenceMTransport**

Transport d'idées ▸ Cette plateforme interactive en ligne est née de notre volonté d'encourager la participation citoyenne et de la demande des clients d'avoir un endroit pour échanger durant toute l'année. Les participants peuvent soumettre leurs idées ou voter pour les idées qu'ils considèrent les plus intéressantes. Ils participent ainsi à une réflexion commune sur le transport collectif, collaborent avec des experts et contribuent à l'amélioration du réseau de transport collectif. **Résultats :** Près de 200 idées soumises ; plus de 500 commentaires ; plus de 2 200 votes ; près de 300 utilisateurs. ▸ **idees.amt.qc.ca**

Train de vie ▸ Nous avons créé une websérie, déclinée en 10 capsules ludiques et humoristiques, adaptées au Web et aux médias sociaux. **Scénario :** Voulant le convaincre que le transport collectif est le moyen de transport idéal pour se rendre au travail, et pouvoir prendre l'automobile du couple, Sandrine achète une carte OPUS à Éric, son copain. **Résultat :** Plus de 75 000 impressions.
▸ **amt.qc.ca/plan2020**

[14 novembre : @Juliendelabaca : Une autorité organisatrice qui utilise remarquablement bien les réseaux sociaux : il s'agit de l'AMT @amt_info #montreal #aot]

SÉCURITÉ ET RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION

LA SÉCURITÉ : UNE **PRIORITÉ AU QUOTIDIEN**

GUIDE D'INTERVENTION EN MILIEU FERROVIAIRE

Ce guide a pour vocation de diriger les services d'urgence lors d'une intervention à proximité ou sur les voies ferrées, selon les ressources humaines et matérielles dont ils disposent. Il énonce les particularités reliées au transport ferroviaire afin d'intervenir en toute sécurité en cas de situation d'urgence. Édité pour la première fois en 2012, il a reçu le Prix d'excellence en sécurité de l'Association des chemins de fer du Canada, pour son apport à l'amélioration de la sécurité ferroviaire.

INSPECTEURS AMT

En 2012, nous avons recruté notre première cohorte d'inspecteurs AMT qui travaillent au quotidien aux gares, aux terminus et à bord des trains de banlieue. Ils sont maintenant 50 inspecteurs à circuler sur notre réseau pour fournir de l'information sur les services offerts, effectuer des vérifications de titres de transport, assurer un rôle de prévention, patrouiller dans nos installations et appliquer la Loi et les règlements de l'AMT sur le réseau des trains de banlieue. Lors de perturbations, les inspecteurs sont déployés de façon à porter assistance au personnel de l'exploitation afin de minimiser les inconvénients à la clientèle.

CIVISME

Nous avons repris en 2012 la campagne d'affichage concernant le civisme dans les trains, en actualisant les messages. Le ton humoristique permet de rappeler l'importance d'un comportement responsable dans un contexte de transport collectif, sans être moralisateur.

LIGNE JAUNE

Pour faire suite aux attentes de Transports Canada, nous avons amélioré le marquage au sol sur tous les quais de nos cinq lignes de trains de banlieue : la ligne jaune a été élargie et éloignée du bord du quai. Nous testons actuellement la faisabilité d'y inscrire un message de rappel de la consigne de sécurité. Une campagne d'affichage a aussi rappelé l'importance d'attendre derrière cette ligne jaune jusqu'à l'arrêt complet du train.

CAMPAGNE VOIES RÉSERVÉES

Comme chaque année, nous avons mené une campagne de sensibilisation au respect des voies réservées à l'automne. En 2012, nous avons renouvelé à la fois le visuel et le message, plus positif, puisqu'il appelle à prendre l'autobus.

AMÉLIORATION TARIFAIRE

UNE **TARIFICATION ÉVOLUTIVE** SELON LE **PROFIL** DES CLIENTS

OPUS+

En souscrivant à notre programme d'abonnement annuel à un titre de transport, nos clients reçoivent à domicile une carte OPUS chargée du titre souhaité, valide pour une durée indéterminée. L'offre de 12 mois pour le prix de 10, avec un mois gratuit pris en charge par l'AMT et l'autre par le MTQ dans le cadre de Mobilité Montréal, OPUS+ a connu une hausse de 43 % par rapport à 2011, et atteint presque les 35000 abonnés en 2012.

OPUS À L'ESSAI

La campagne OPUS à l'essai menée dans le cadre des mesures d'atténuation à la congestion routière a connu un franc succès : près de 30000 personnes se sont inscrites sur notre site Internet pour recevoir une carte OPUS gratuite valide pour 10 déplacements en autobus, métro ou train de banlieue sur tout le territoire de la région métropolitaine. Le taux de rétention a été excellent, avec 5,2 % d'entre eux, soit 1560, qui se sont ensuite abonnés à OPUS+.

OPUS+ ENTREPRISE

En 2012, le programme OPUS+ entreprise a progressivement pris la relève d'OPUS au boulot. Cet abonnement réservé aux employés dont les entreprises ont souscrit au programme offre plusieurs avantages. Cette transition d'un programme à l'autre a été l'occasion de plusieurs changements, dont le développement d'une plateforme électronique pour l'employeur lui permettant de gérer plus facilement le programme et de bonifier financièrement le rabais offert par l'AMT, tout en le déchargeant de la responsabilité financière et de la gestion fiscale du programme.

OPUS+ ÉTUDIANT

En 2012, nous avons poursuivi notre programme d'abonnement de quatre mois renouvelable destiné aux étudiants du secondaire, du Cégep et de l'université. Pour chaque période de huit mois d'abonnement, un mois de transport est mis en banque et utilisable à la fin des études. L'étudiant a ainsi la possibilité de cumuler jusqu'à 12 mois gratuits. Cette offre vise la rétention de la clientèle étudiante à la fin de ses études.

CARTE OPUS

Lancée au printemps 2008, la carte OPUS sert de support physique pour enregistrer l'achat d'un titre de transport. La durée de vie de cette carte à puce ayant été fixée à quatre ans, beaucoup de nos usagers ont vu leur carte expirer en 2012. Nous avons mis sur pied une campagne de communication d'envergure afin d'informer les clients avant le début de l'expiration des premières cartes. Le microsite mis à la disposition des clients leur a permis de faire à distance la vérification de la date de fin de validité de leur carte.

GRATUITÉ POUR LES ENFANTS À BORD DES TRAINS

L'offre promotionnelle permettant à un enfant de 6 à 11 ans de voyager en train de banlieue gratuitement lorsqu'il est accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide a été maintenue en 2012. La gratuité est valable peu importe le jour ou l'heure de la journée, avec toutefois une limite de cinq enfants par adulte. Cette offre permet de promouvoir le train comme un moyen de locomotion accessible pour les loisirs en famille.

BILLETTERIES

Nous assurons la gestion de 11 billetteries métropolitaines, ainsi que l'exploitation des distributrices automatiques de titres et des valideuses. Nous avons poursuivi l'implantation des nouveaux contrats, couplés à un système d'évaluation de la qualité du service par le biais de clients-mystères, aux billetteries Cartier et Montmorency.

ESCAPADES EN TRAIN

Après 12 ans d'existence, le programme a été rationnalisé : seules les escapades les plus populaires ont été proposées à la clientèle en 2012, soit les sorties saisonnières (pommes, courges et sucre). Les appels sont aussi dirigés vers le service à la clientèle. L'objectif global fixé à 1 400 participants a été dépassé de plus de 45 %, signe de l'intérêt de la clientèle pour ces activités.

FAITES DE L'AIR

En 2012, dans le cadre du programme de recyclage de vieux véhicules géré par l'AQLPA, plus de 3 000 abonnements aux transports collectifs ont été accordés. En effet, en échange du remisage d'un vieux véhicule, par définition très polluant, l'AMT et les AOT s'engagent à offrir six mois de transport gratuits, égalés par le MTQ. Le programme, qui vient à échéance en 2013, doit faire l'objet d'un renouvellement d'entente entre les différents partenaires.

PARTENARIAT VIA RAIL-AMT

Grâce au partenariat intermodal signé au printemps 2012 entre VIA Rail et l'AMT, les clients de VIA Rail qui effectuent une correspondance à Montréal pour les lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Mont-Saint-Hilaire peuvent acheter leurs billets en une seule transaction, au moment de l'achat du billet VIA Rail. Les clients bénéficient ainsi d'une tarification intégrée, simplifiée et accessible, une mesure qui vise à faire la promotion du transport en commun et des avantages qu'offre l'intermodalité.

[21 mars : fredsurleweb : Je reviens d'une escapade sucrée en train. Bien bon et bien drôle! #amt]

[2 mai : @plpiette : Via Rail et AMT aujourd'hui. Le train, j'adore ! Quelle belle façon agréable de voyager !]

AXE 2
Des transports collectifs
pour une meilleure
qualité de vie

L'HYDROÉLECTRICITÉ : GAGE D'UNE MOBILITÉ PROPRE ET DURABLE

Grâce à ses importantes ressources naturelles et son expertise, le Québec a su se tailler une place parmi les leaders mondiaux de l'hydroélectricité, une source d'énergie renouvelable et propre, qu'il faut mettre à profit. Dans son Plan d'action 2011-2020 sur les véhicules électriques, le gouvernement du Québec se fixe d'ailleurs comme objectif que 95 % des déplacements en transport en commun soient électriques d'ici 2030. Comme agence planificatrice des transports collectifs métropolitains, nous travaillons à développer des projets favorisant l'efficacité énergétique et l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans l'exploitation des réseaux de transport collectif, en particulier en misant sur l'hydroélectricité.

LES ENJEUX 2020

- **Électrifier le réseau de trains de banlieue**
- **Faire l'acquisition de la ligne Deux-Montagnes, électrifiée à 100 %**
- **Privilégier de nouveaux modes électrifiés, comme un futur SLR sur le nouveau pont qui remplacera le pont Champlain**
- **Implanter de nouvelles infrastructures et technologies pour accueillir des autobus électriques dans les axes et terminus métropolitains**

ÉNERGIE VERTE

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

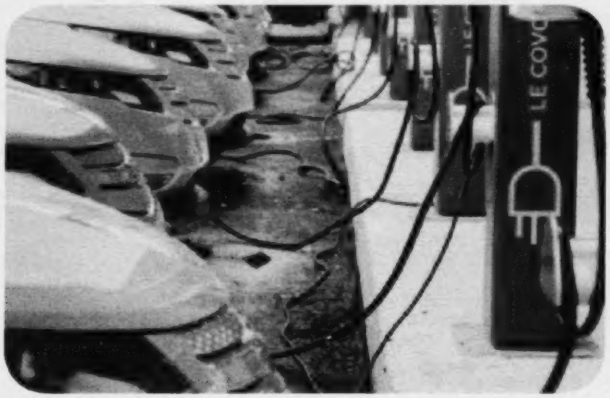
L'AMT est membre fondateur du Circuit électrique, piloté par Hydro-Québec. Annoncé en 2011, le Circuit électrique est le premier réseau de bornes de recharge publique pour véhicules électriques au Canada. Les 20 premières bornes ont été mises à la disposition de la clientèle à l'été 2012, 20 autres ont été ajoutées au début de 2013. En tout, 40 bornes réparties dans 20 stationnements incitatifs permettent donc aux détenteurs de véhicules électriques d'y recharger leur voiture tout en profitant des avantages de l'intermodalité, en poursuivant leur route en autobus, métro ou train de banlieue. D'autres partenaires complètent le réseau, qui compte pour l'instant 120 bornes. Le paiement, très accessible, se fait par carte prépayée. ▸ **lecircuitelectrique.com**

1er février : WWFQuebec @amt_info Bravo à @StHubert, à Rona, à Métro, à @AMT_info et à Hydro-Québec pour la création du Circuit électrique.

CLIC

Ce projet introduit pour la première fois le concept de covoiturage par mode de propulsion complètement électrique, au moyen de la voiture électrique, vers le métro ou le train de banlieue Deux-Montagnes, deux modes de transport collectif eux aussi entièrement électriques. Le programme fournit une voiture électrique à 10 équipages de quatre personnes à destination des stationnements incitatifs de Montmorency, Cartier et Sainte-Dorothée. Lancé à l'automne 2011, ce projet à vocation écologique est à l'étape de projet-pilote sur le territoire de Laval, comme moyen de transport durable et alternatif à l'auto-solo, et qui fait sa part pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. La STL et l'AMT assument l'achat et l'entretien des véhicules électriques, Hydro-Québec apporte sa contribution au projet en implantant des bornes de recharge aux différents terminus et GM Canada finance une partie des voitures électriques.

► stl.laval.qc.ca



clic

LE COVOITURAGE BRANCHÉ

TRAINS DE BANLIEUE

ÉLECTRIFICATION DU RÉSEAU

Depuis plusieurs années, nous avons travaillé dans le sens d'une électrification de notre réseau de trains de banlieue : acquisition de 20 nouvelles locomotives bimodes, partenariat avec Hydro-Québec, démarche pour acquérir la ligne Deux-Montagnes actuellement propriété du CN et réalisation d'une étude de faisabilité sur l'électrification du réseau de trains de banlieue. En 2011, cette étude confirmait que l'électrification du réseau complet de trains de banlieue était profitable sur le plan économique et environnemental, les lignes Vaudreuil-Hudson et Blainville-Saint-Jérôme offrant les potentiels d'électrification les plus intéressants, tout comme le futur Train de l'Est, déjà électrifié sur une partie de son parcours. Pour aller de l'avant, il nous faut cependant la collaboration de tous les partenaires, en particulier des compagnies ferroviaires.

LOCOMOTIVES BIMODES

Nos premières locomotives bimodes (électriques et diesel) circulent sur notre réseau depuis l'automne 2012. Le déploiement se poursuivra en 2013. Le recours à cette technologie bimode permet une plus grande uniformisation de la flotte de matériel roulant pour faciliter l'exploitation et l'entretien, tout en ouvrant la voie à l'électrification progressive de notre réseau de trains de banlieue.

TRAIN DE L'EST

Le Train de l'Est utilisera des locomotives bimodes et sa propulsion se fera en mode électrique de la Gare Centrale de Montréal à la gare Ahuntsic, le reste du trajet jusqu'à Mascouche se faisant pour l'instant en mode diesel. Cependant, l'ensemble du nouveau tracé, entre Repentigny et Mascouche, a été conçu de manière à pouvoir être électrifié par la suite. En effet, tous les aménagements sont déjà prévus sur le tronçon Nord pour faciliter le passage au mode électrique.

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

INTÉGRER LE **TRANSPORT COLLECTIF** DANS LE **PAYSAGE URBAIN**

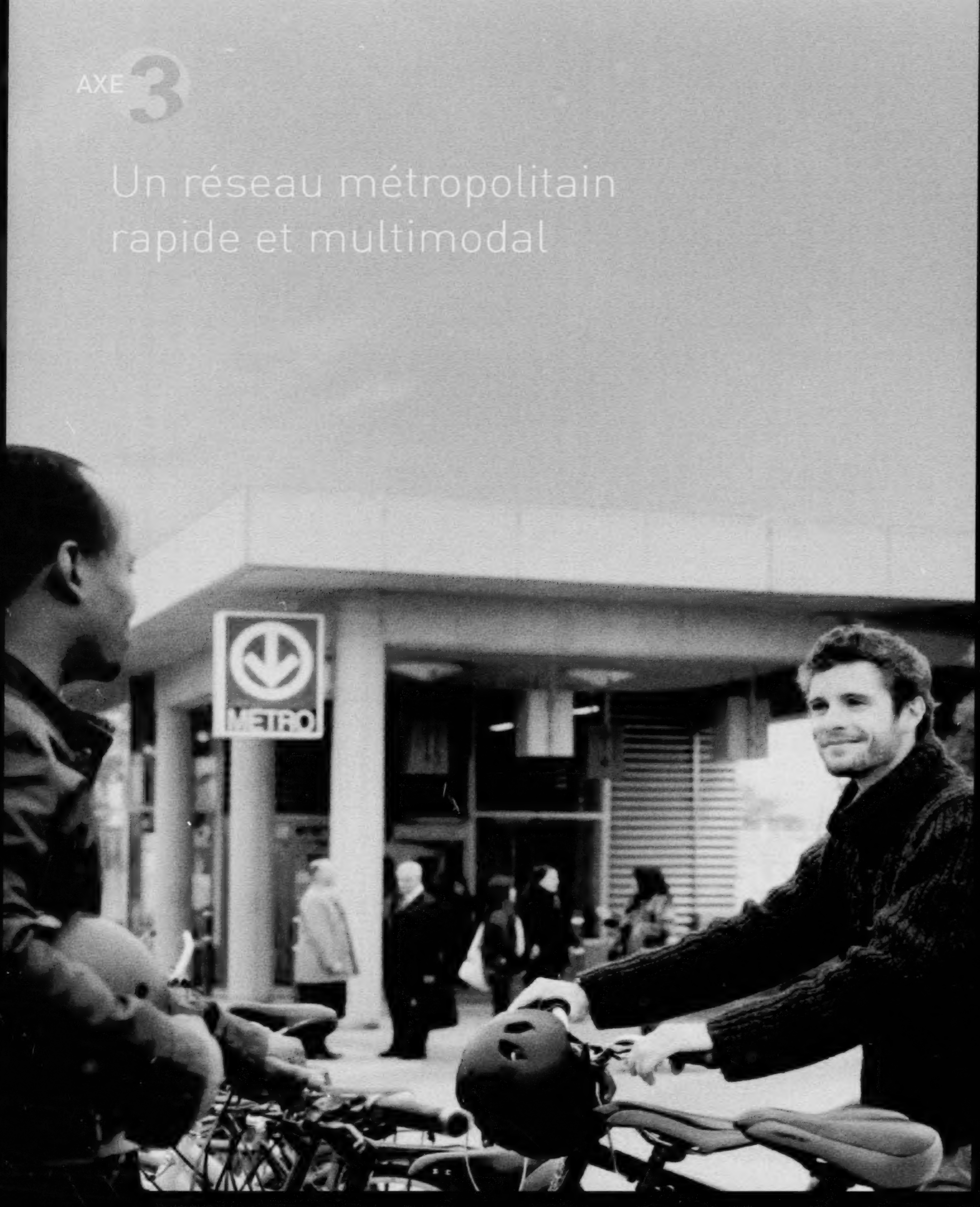
MOBILIER URBAIN
Le designer Michel Dallaire a signé notre nouveau mobilier urbain, qui sera déployé progressivement sur nos sites dans les prochains mois et les prochaines années.

VÉLOSTATION
Le design du bâtiment de la nouvelle vélostation décline le vocabulaire architectural signé Dallaire. Le bâtiment a été conçu pour répondre aux attentes des cyclistes :

- Porte coulissante automatique pour faciliter l'entrée et la sortie avec le vélo
- Supports à deux étages pour optimiser la capacité
- Supports en îlot central pour faciliter la circulation à l'intérieur du bâtiment
- Entièrement vitré pour conforter le sentiment de sécurité
- Clé d'accès encodée sur la carte OPUS

AXE 3

Un réseau métropolitain rapide et multimodal



LES COMITÉS D'AXE : UNE CONCERTATION MÉTROPOLITAINE

Dans notre Plan 2020, nous avons adopté une nouvelle approche de concertation métropolitaine, à travers la mise sur pied de comités d'axe. Le but est de statuer sur des solutions de desserte qui font consensus dans un axe métropolitain donné, tout en optimisant les investissements en transport collectif. Au-delà de la réalisation de projets, le comité d'axe est une instance permanente qui vise à partager l'information sur les initiatives et projets de transport collectif des partenaires dans l'axe, et à en assurer le suivi et la mise en cohérence. En 2012, nous avons mis sur pied deux comités d'axe : l'axe de l'autoroute 15 et l'axe Taschereau–Route 132. Cette démarche de concertation est aussi appliquée dans le cadre du Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain, du Bureau de projet sur les prolongements du métro et du Plan de mobilité de l'Ouest.

LES CINQ GRANDES ÉTAPES DE FONCTIONNEMENT DU COMITÉ D'AXE

1 **Mise en place du comité**

2 **Identification des besoins et des opportunités**

3 **Définition commune des solutions de desserte**

4 **Choix des outils de réalisation et de financement**

5 **Réalisation du projet**

AXE A15

À la suite d'une forte mobilisation des partenaires dans la couronne nord, un premier comité d'axe a été mis en place à l'automne 2012, dans le corridor de l'autoroute 15 (A15).

À la suite de l'adoption, le 13 septembre 2012, de la Charte de fonctionnement du comité d'axe A15 par le comité directeur, le comité technique s'est réuni à plusieurs reprises, de l'automne 2012 à l'hiver 2013, afin de clarifier les besoins et les opportunités de déplacements dans l'axe A15. Plusieurs constats majeurs émergent de ces travaux de réflexion :

- la présence d'un réseau de transport collectif structurant dans l'axe et très performant à destination du centre-ville ;
- une saturation du réseau de modes lourds associée à une forte croissance des services offerts par la STL et le CITL ;
- un accès au train et au métro à améliorer en transport actif et collectif ;
- une congestion récurrente du réseau routier ;
- des projets majeurs de transport collectif en cours de réalisation, comme l'ajout de service sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme et le déploiement des nouvelles voitures de métro ;
- une forte croissance des déplacements motorisés prévue d'ici 2031 ;
- une concentration du développement résidentiel aux points d'accès du réseau de transport collectif métropolitain d'ici 2031, tel que prévu dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Outre l'AMT, le comité d'axe A15 regroupe le MTQ, le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), les municipalités de Laval, Blainville, Sainte-Thérèse, Rosemère, Boisbriand, Saint-Jérôme et Mirabel, et la MRC de Thérèse-De Blainville, le conseil intermunicipal de transport des Laurentides (CITL), l'AOTIM, la STL et la CMM.

Forts de ces constats, les partenaires ont formulé une vision 2020 et des objectifs d'amélioration de la mobilité dans l'axe A15, et ce, en tenant compte de la capacité financière des parties prenantes en matière de coûts d'immobilisations et d'exploitation des projets.

La Charte d'amélioration de la mobilité dans l'axe A15 synthétise l'ensemble des travaux de l'étape 2 du processus de comité d'axe, soit les besoins et les enjeux de mobilité, la vision 2020 et les objectifs d'amélioration de la mobilité dans l'axe. Son adoption par le comité directeur est prévue pour le mois d'avril 2013. Une fois franchie, cette étape permettra de commencer à travailler, de concert avec nos partenaires, sur une définition et une priorisation des solutions de desserte à mettre en œuvre dans l'axe A15 (étape 3 du comité d'axe).

AXE TASCHEREAU–ROUTE 132

Le comité d'axe Taschereau/Route 132 a été lancé avec la première rencontre du comité directeur en janvier 2013. Le but du comité est d'améliorer la mobilité et la qualité du service de transport collectif dans l'axe formé par le boulevard Taschereau et la route 132 au sud du boulevard dans un esprit de concertation entre les partenaires. De plus, un volet s'attardant à l'aménagement du territoire a été ajouté à la demande du comité technique. C'est la CMM qui en sera responsable, tandis que l'AMT reste en charge du volet transport. Avec l'addition du volet aménagement, la finalisation de l'étape 2, Identification des besoins et des opportunités, est prévue pour septembre 2013 avec la production de la Charte d'amélioration de la mobilité dans l'axe Taschereau–Route 132.

Le comité d'axe Taschereau–Route 132 rassemble, en plus de l'AMT, l'agglomération de Longueuil, la MRC de Roussillon, les villes de Longueuil, Brossard, La Prairie, Candiac, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine, ainsi que la CMM, le MTQ, le MAMROT, l'AOTIM, le RTL et les CIT Le Richelain et Roussillon.

FAIRE FACE À LA **CROISSANCE** DE **L'ACHALANDAGE**

MÉTRO – PROLONGEMENT DU RÉSEAU

Le prolongement du réseau de métro de la région métropolitaine de Montréal est un projet très attendu. Laval, Longueuil et Montréal ont d'ailleurs conclu une entente tripartite qui fait du parachèvement du réseau de métro une priorité métropolitaine incontournable. C'est pourquoi le gouvernement du Québec a mis sur pied en 2009 un Bureau de projet, placé sous la responsabilité conjointe du MTQ et de l'AMT, chargé d'étudier le prolongement de trois tronçons du métro et les projections de développement urbain.

Le prolongement de la ligne 5 bleue permettra d'accroître l'accessibilité au réseau du métro vers l'arrondissement Anjou et favorisera la correspondance avec le SRB Pie-IX. Celui de la ligne 4 jaune vise à mieux desservir la couronne sud, cette ligne ne comptant actuellement qu'une seule station sur le territoire de Longueuil. Le prolongement de la ligne 2 orange vise à mieux desservir les arrondissements Saint-Laurent et Ahuntsic-Cartierville, ainsi que le nord-ouest de l'île de Montréal, le parc industriel et technologique de Saint-Laurent et l'ouest de Laval.

La phase 1, terminée en 2011, a permis de mettre en place les cadres de gouvernance et d'intendance du Bureau de projet, d'effectuer la revue des études antérieures réalisées en 2000-2001 sur les prolongements du métro, ainsi que d'établir le plan de travail et le programme d'études pour les prochaines phases du projet.

La phase 2 a servi à bien documenter les problématiques et les besoins en matière de transport, de développement durable et de développement urbain pour chacune des lignes à l'étude. Les différentes analyses et études ont identifié le corridor favorisé pour chacune des lignes.

D'ici la fin du printemps 2013, le Bureau de projet va présenter au gouvernement les conclusions des études qui proposent une séquence de mise en œuvre des prolongements, avec les étapes de conception, de construction et de mise en exploitation ; les contraintes, les risques, les coûts et les bénéfices ont été examinés pour chacun des prolongements à l'étude.

Cette approche rigoureuse permettra au gouvernement du Québec de prendre une décision éclairée sur la priorisation et l'échéancier de réalisation à prévoir, en fonction de la capacité de payer de l'état.

Les prolongements du métro sont des outils de choix pour faire face à la croissance de l'achalandage et concentrer autour de ce réseau de nouveaux développements urbains. Mais un projet de cette ampleur représente un défi tant sur le plan financier que sur le plan des ressources techniques. Il nous faut inscrire la réalisation de ces prolongements dans une vision à long terme.

TRANSPORT COLLECTIF SUR LE NOUVEAU PONT SUR LE SAINT-LAURENT

Le pont Champlain est un axe majeur de déplacement. Les statistiques le prouvent : actuellement, plus d'un déplacement sur deux sur ce pont se fait en transport collectif ; un autobus traverse le pont toutes les 25 secondes en heure de pointe, soit 22 000 déplacements en transport collectif chaque jour de semaine, en pointe du matin, ce qui avoisine le volume de déplacements sur la ligne jaune du métro.

Depuis 1978, le transport collectif sur le pont Champlain s'organise de manière temporaire : une voie réservée est balisée de cônes orange chaque matin et chaque soir, sur laquelle roulent des autobus en contresens de la circulation routière. Le pont Champlain doit être remplacé dans les années qui viennent par le gouvernement fédéral, qui en est le propriétaire. Tout indique que ce nouveau pont sera construit en partenariat public-privé et un péage sera installé. Cette décision va avoir inévitablement un impact sur l'achalandage des autres ponts de la région. Pour éviter un engorgement des autres ponts, il faut offrir une option de transport collectif vraiment compétitive.

En 2011, le Bureau de partenaires du pont Champlain avait reçu le mandat de faire une mise à jour des études sur le lien de transport collectif dans le corridor de l'autoroute 10 et le centre-ville.

Après analyse des études déposées par le Bureau des partenaires, le ministre des Transports, Sylvain Gaudreault, a annoncé le 19 avril 2013 que le système léger sur rail (SLR) a été retenu comme mode de transport pour le futur pont Champlain. Cette solution représente un choix d'avenir, intégré, fiable et capable de faire face à l'accroissement de l'achalandage, tout en s'intégrant de façon harmonieuse à l'environnement urbain.

Le ministre a aussi confié à l'AMT le mandat de mettre sur pied un bureau de projet pour la concrétisation de ce SLR, qui sera appelé à travailler en étroite collaboration avec le Bureau des partenaires du pont Champlain, Transports Canada, Infrastructure Québec et l'ensemble des sociétés qui seront mises à contribution.

Le SLR s'inscrit directement en lien avec notre Plan 2020 et notre volonté d'améliorer l'efficacité énergétique de l'ensemble du réseau, notamment par l'électrification.

AXES DE TRANSPORT

LES VOIES RÉSERVÉES OU EN SITE PROPRE : GAGE D'EFFICACITÉ POUR LES AUTOBUS

GRAND PROJET

AXE PIE-IX

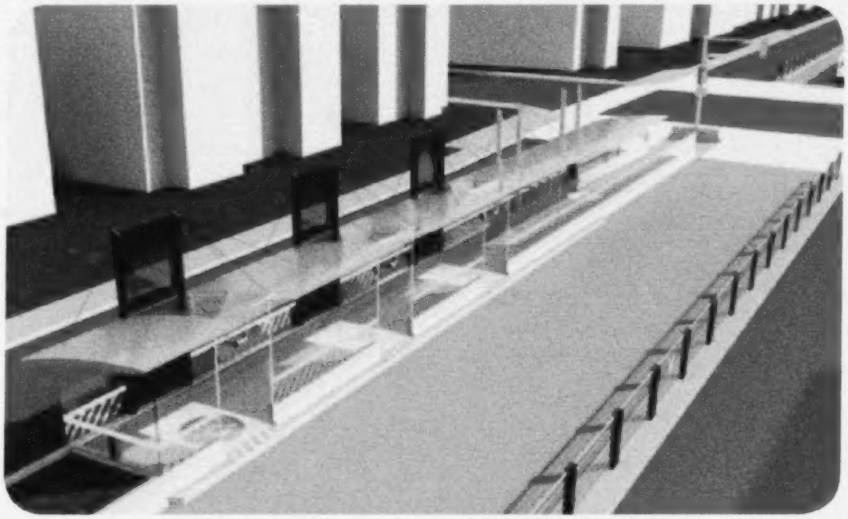
Le boulevard Pie-IX est l'un des axes routiers métropolitains les plus achalandés, à l'est de la ligne 2 orange du métro. C'est pourquoi nous œuvrons avec nos partenaires à la réalisation d'un projet de service rapide par bus, appelé SRB Pie-IX, entre l'A440 à Laval et la rue Notre-Dame à Montréal, qui a pour but d'assurer un service d'autobus plus performant qu'un circuit traditionnel d'autobus pour les clientèles de Montréal, de Laval et de la couronne nord.

Avec une fréquence élevée et un temps de parcours compétitif, le SRB offrira des conditions sécuritaires pour tous les usagers de la route, qu'il s'agisse de modes actifs, motorisés ou de transport collectif. Il permettra aussi de revaloriser le domaine public grâce à un aménagement de qualité, et sera certainement propice au développement de nouveaux projets immobiliers. Le trajet prévu compte 14 km, avec 3 stations à Laval et 18 à Montréal.

En juin 2012, trois arrondissements de Montréal (Mercier–Hochelaga–Maisonneuve, Rosemont–La-Petite-Patrie et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension) ont approuvé le projet du SRB modifié à la suite des études de requalification urbaine demandées par la Ville de Montréal. L'acceptation du dernier arrondissement, Montréal-Nord, est conditionnelle au développement de solutions alternatives aux stationnements en façade. Cette dernière étape est réalisée et les solutions ainsi que le financement sont en négociation. L'avant-projet définitif de Montréal a été déposé fin janvier 2013 pour approbation par les partenaires.

Pour le secteur de Laval, le comité exécutif a approuvé en juillet 2012 la conclusion de l'avant-projet définitif.

Une entente de collaboration pour la production des plans d'affaires a été convenue en novembre 2012 avec Infrastructure Québec. Les négociations sont entreprises pour la conclusion des ententes d'entretien et d'exploitation avec la Ville de Montréal et la STM.



Esquisse du SRB Pie-IX

RABATTEMENT PAR AUTOBUS

TERMINUS CENTRE-VILLE

Principale destination des autobus de la Rive-Sud, le terminus Centre-ville (TCV) accueille quotidiennement 1 800 départs et arrivées d'autobus et 47 000 passagers. Inauguré en 1992, le TCV est le plus important centre d'échange pour des transporteurs publics. Relié au réseau souterrain montréalais et à la station de métro Bonaventure, juxtaposant la Gare Centrale, le succès du TCV est sans nul doute attribué à sa localisation.

Ce succès a rapidement créé un problème de saturation important, et ce depuis plusieurs années déjà. À court terme, en 2008, nous avons eu recours à des quais sur rue, mais c'est une solution adoptée dans l'urgence, et qui n'est pas viable à long terme. Nous menons actuellement des études sur la recherche d'emplacements, proches du TCV actuel, capables d'accueillir toutes ou une partie des lignes d'autobus, tout en prévoyant l'expansion des services des différents transporteurs qui utilisent ce terminus.

LE TCV, C'EST :

- 10 transporteurs publics desservis
- 12 millions de passagers annuellement
- 1800 départs d'autobus quotidiennement
- 21 quais d'autobus

Ce projet est directement lié aux décisions qui seront prises concernant le mode de transport collectif choisi sur le nouveau pont Champlain.

Par ailleurs, en 2012, nous avons mené une série de travaux d'entretien pour le maintien en bon état du site, dont le remplacement des portes de quais et de leur système de contrôle.

SERVICES

LE TRAIN DE BANLIEUE : RAPIDE, FIABLE, CONFORTABLE

GRAND PROJET

TRAIN DE L'EST

Le Train de l'Est (ligne Mascouche) est sans conteste un des grands projets de l'heure à l'AMT. Considéré comme la meilleure réponse en matière de développement de transport collectif entre l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine, sa mise en service prévue au cours de 2014 est très attendue par les résidents de ces secteurs. Nos prévisions d'achalandage prévoient 11 000 passagers par jour après cinq ans.

La ligne comptera 16 départs quotidiens, 52 km de trajet, 13 km de nouvelle voie de chemin de fer et 10 nouvelles gares, et permettra de se rendre de Mascouche à Montréal en un peu plus d'une heure.

Concernant la gestion du projet, deux changements sont intervenus en 2012 : l'implication d'Infrastructure Québec et la mise en place d'un comité de gérance pour veiller à la bonne marche du projet. Les travaux avancent d'ailleurs à grand pas. De 35 % à la fin de 2011, l'état d'avancement du projet est passé à 65,8 % à la fin de 2012. À la fin de l'hiver 2013, les travaux sont maintenant avancés à plus de 70 %.

Projets terminés :

Centre de la 640 ▶ Tous les travaux majeurs d'aménagement pour recevoir la voie sont terminés depuis septembre 2012. Il reste certains travaux de finition, comme les opérations de correction des talus et d'ensemencement hydraulique, et l'aménagement de systèmes d'éclairage, exécuté à la demande du MTQ, actuellement en cours.

Insertion Ouest (pont ferroviaire à la jonction des autoroutes 640 et 25) ▶ Les travaux sont complétés depuis octobre 2012.

Insertion Est (pont ferroviaire à la jonction des autoroutes 640 et de la montée des Pionniers) ▶ Les travaux sont complétés depuis octobre 2012.

Pont ferroviaire (parc nature Pointe-aux-Prairies) ▶ Les travaux réalisés par le CN sont complétés depuis juillet 2012.

Locomotives bimodes ▶ La livraison est complétée depuis juillet 2012.

Gare Terrebonne (phase I) ▶ Débuté en octobre 2012, le chantier s'est terminé en décembre.

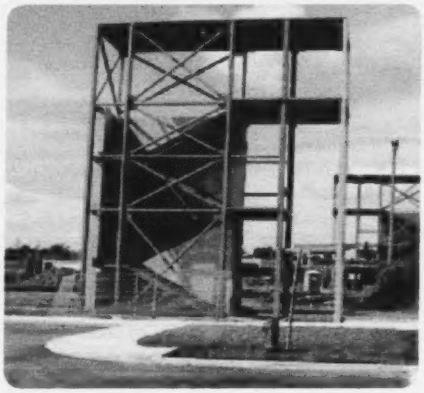
Projets très avancés :

Gare Anjou ▶ La gare est en voie d'achèvement. La pose des portes, du vitrage, du revêtement extérieur et l'aménagement du stationnement sont terminés. Les travaux de finition se poursuivront en 2013. **État d'avancement : 90 %.**

Système de protection près de l'entreprise *General Dynamics* ▶ Les travaux d'aménagement de l'abri de protection de l'infrastructure ferroviaire sont complétés ; ceux de montage de la structure d'acier se poursuivront au printemps 2013. **État d'avancement : 72 %.**

Étagement (pont routier) du boul. Pierre-Le Gardeur ▶ Le bétonnage des murs de soutènement, de la structure d'étagement et du tunnel piétonnier est en cours. **État d'avancement : 76 %.**

Gare Saint-Léonard-Montréal-Nord ▶ La pose des dalles du quai principal et la mise en place du quai d'urgence sont terminés ; l'aménagement du dépose-minute, au nord de la voie, est en cours et la construction de l'édicule se poursuit. **État d'avancement : 65 %.**



Projets en cours :

Gare Repentigny ► Les travaux de construction de l'édicule, du ponceau, du passage souterrain, du quai principal et l'aménagement des stationnements se poursuivent. **État d'avancement : 54 %.**

Gare Sauvé ► Le mur de soutènement est en cours d'approbation par le CN. **État d'avancement : 45 %.**

Gare Ahuntsic ► Le mur de soutènement est en cours d'approbation par le CN. **État d'avancement : 35 %.**

Gare et garage Mascouche ► La construction de l'édicule, des bâtiments administratif et électrique, des infrastructures souterraines du garage et des stationnements se poursuivent ; les travaux de déviation de la voie CP / CFQG sont terminés. **État d'avancement : 27 %.**

Pose des voies ferrées ► La pose de la nouvelle voie ferrée, sur le tronçon nord, a débuté au mois d'octobre ; les sections de rails sont actuellement en cours d'assemblage et de soudure. **État d'avancement : 31 %.**

Projets à venir :

Gare Saint-Michel–Montréal-Nord ► Le début des travaux est fixé à 2013. La Ville de Montréal poursuit la construction de la 56e rue qui permettra l'accès au dépose-minute et au stationnement.

Gares Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles ► Le début des travaux est fixé à 2013.

PLAN DE MOBILITÉ DE L'OUEST

Depuis plusieurs années, l'ouest de l'île fait face à plusieurs défis de taille qui affectent la mobilité : une croissance démographique importante, des travaux routiers d'envergure (échangeurs Turcot, Saint-Pierre et Dorval) et un aéroport qui souhaite mieux desservir sa clientèle. Créé en septembre 2012, le Bureau des partenaires constitue une instance d'échange et de mise en cohérence des besoins de mobilité et de solutions de desserte dans ce secteur.

Ce Plan de mobilité de l'Ouest nous permettra de nous doter d'une vision commune et concertée de nos besoins, et de présenter au gouvernement d'ici la fin de 2013 les solutions pour mieux desservir toutes les clientèles de l'ouest de l'île.

Ce bureau des partenaires regroupe 13 partenaires, soit l'ADM, le CP, le CN, VIA Rail, la STM, l'ACTIM, les municipalités de l'Ouest, la Cité de Dorval, la Ville de Montréal, la CMM, Infrastructure Québec, le MTQ et l'AMT.

Parallèlement à cela, pour répondre à la demande formulée en 2011 par le ministre des Transports de l'époque, nous poursuivons l'étude d'une solution de desserte par train de banlieue pour l'ouest de l'île. Nous avons d'ailleurs reçu les résultats préliminaires des études d'ingénierie, qui sont en cours d'analyse. Les rapports finaux seront ensuite déposés et analysés par le Bureau des partenaires.

MATÉRIEL ROULANT

DÉPLOIEMENT DES VOITURES 700

Commencée en janvier 2012, la réhabilitation des voitures de la série 700 a nécessité le remplacement des revêtements du sol, des sièges et des murs, impliquant une révision complète des aspects intérieur et extérieur, ainsi que l'harmonisation des informations destinées à la clientèle et aux communications opérationnelles dans le respect des normes ferroviaires. Ces voitures rénovées circuleront sur le réseau à partir de l'été 2013.

GRAND PROJET

CENTRES D'ENTRETIEN

Étant jusque là les seuls transporteurs d'importance en Amérique du Nord qui n'avons pas nos propres centres d'entretien, nous travaillons depuis plusieurs années à corriger cette situation, pour un meilleur contrôle de la qualité de l'entretien et une meilleure fiabilité de notre matériel roulant. Nous avons amorcé la réalisation de deux nouveaux centres d'entretien : le centre Lachine sera consacré à l'entretien de la flotte roulant sur les voies du CP, le centre Pointe-Saint-Charles servira à l'entretien de la flotte roulant sur les voies du CN.

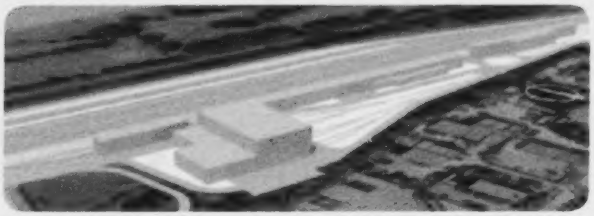
[11 avril : @hugo_urba : Le train de banlieue de l'#AMT… Génial !]

Centre d'entretien Lachine ▸ À la suite d'un appel d'offres, la réalisation du projet a été confiée à SNC-Lavalin. La conception du projet est maintenant terminée et la livraison est prévue pour 2014. PPP Canada est impliqué dans le financement du projet.

Le site permettra de recevoir une douzaine de rames en garage extérieur et comprendra un atelier d'inspection pour une rame, un atelier de réparations pour deux locomotives et deux voitures, et un lave-train automatisé. Les installations d'entretien seront à la fine pointe de l'industrie et comporteront entre autres des équipements lourds comme un pont roulant de 30 tonnes, une table de découplage de 100 tonnes et un lavage pression vapeur.

Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles ▸ Les consultations publiques et les études de faisabilité sont terminées. L'avant-projet préliminaire est terminé et le dossier d'affaire initial est en instance d'approbation. Nous avons aussi reçu de PPP Canada la confirmation de son intérêt pour le projet. La livraison est prévue pour 2016.

Le site pourra recevoir 21 rames en garage extérieur et comprendra un atelier d'inspection pouvant recevoir deux rames complètes, un atelier de réparations pour trois locomotives, trois voitures multiniveaux et deux couples de MR-90, un lave-train automatisé et un atelier de profilage de roue pour l'ensemble de la flotte.



[25 juillet : @marquette_10 : Train = meilleur moyen de transport ! #airclimatisé #confort @amt_info]

INFRASTRUCTURES CP – LIGNE BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME

Actuellement, les trains de la ligne Blainville-Saint-Jérôme circulent sur une voie simple sur 33 km de la ligne, soit de Saint-Jérôme au boulevard Saint-Elzéar. Les infrastructures ferroviaires actuelles sur ce trajet, soit les voies ferrées et la signalisation, ne permettent pas d'accroître le service de trains de banlieue. Le doublement du tronçon entre le boulevard Saint-Elzéar et la gare Sainte-Rose appartenant au CP optimisera l'utilisation du corridor profitant à la fois aux trains de marchandises et aux trains de passagers. Ils pourront y circuler en plus grand nombre et l'horaire sera davantage respecté puisque les trains pourront effectuer des manœuvres de dépassement ou d'évitement sur la nouvelle voie. Commencés au printemps 2011, les travaux de doublement de la voie s'achèveront d'ici l'été 2013, ce qui permettra un accroissement de service au courant de l'été 2013.

INFRASTRUCTURES CP – LIGNE VAUDREUIL-HUDSON

Des travaux ferroviaires sur la subdivision Vaudreuil, le corridor entre les gares Montréal-Ouest et Dorion sur la ligne de trains de banlieue Vaudreuil-Hudson, ont été lancés en 2011 et se poursuivent en 2013 : ils concernent la mise en place d'un système de signalisation automatique permettant aux trains de circuler sur les voies ferrées sans réduction de vitesse, ainsi que l'installation d'aiguillages motorisés pour commander à distance des manœuvres de dépassement ou de croisement dans le cas où un train de passagers rencontrerait un train de marchandises. Couplée aux travaux de la subdivision Westmount et à la construction d'une troisième voie entre Pine Beach et Dorval, cette modernisation de la subdivision Vaudreuil permettra à moyen terme une augmentation de la capacité de 45%.

JONCTION DE L'EST

Au croisement des lignes Deux-Montagnes et Saint-Laurent, la jonction de l'Est vise à modifier la configuration du carrefour, afin de rendre plus fluide le trafic ferroviaire dans le secteur et de permettre au Train de l'Est de s'insérer sur la ligne Deux-Montagnes. Les trains pourront alors se croiser simultanément sur et sous le pont d'étagement et non en alternance comme aujourd'hui. Au cours de l'année 2012, les travaux ont porté sur la construction des murs de soutènement du pont d'étagement et le boulonnage de la structure d'acier du pont ferroviaire au-dessus de la ligne Deux-Montagnes. Dans le même temps, le terrassement des voies permanentes des lignes Deux-Montagnes et de la subdivision Saint-Laurent, et la construction du bassin de rétention de la Jonction de l'Est ont été achevés. État d'avancement : 68%.

GARE LONGUEUIL-SAINT-HUBERT

En mai 2012, nous avons lancé les travaux à la gare Longueuil-Saint-Hubert. Ils comprennent l'agrandissement et l'aménagement permanent de l'actuelle gare temporaire de Saint-Hubert. De nouveaux quais pourront desservir 10 voitures et une locomotive. Le quai nord, quai principal, sera équipé d'abris pour les usagers et de panneaux d'affichage dynamique pour transmettre de l'information aux voyageurs. Afin de permettre aux usagers de circuler d'un quai à l'autre de façon sécuritaire, un tunnel piétonnier passant sous les voies ferrées sera aménagé. Ce tunnel sera accessible aux usagers en provenance des deux stationnements, nord et sud, via des trottoirs, des escaliers et deux édicules avec ascenseurs. Ces derniers permettront aux personnes à mobilité réduite d'accéder aisément au tunnel et aux quais. La gare sera située à proximité du réseau cyclable de Longueuil et des passages piétonniers seront aménagés pour faciliter l'accessibilité par transport alternatif.

Cette nouvelle gare devrait être mise en service en 2013. Elle favorisera les correspondances entre les autobus du RTL et le train de banlieue et encouragera la densification de cette zone centrale de Longueuil.

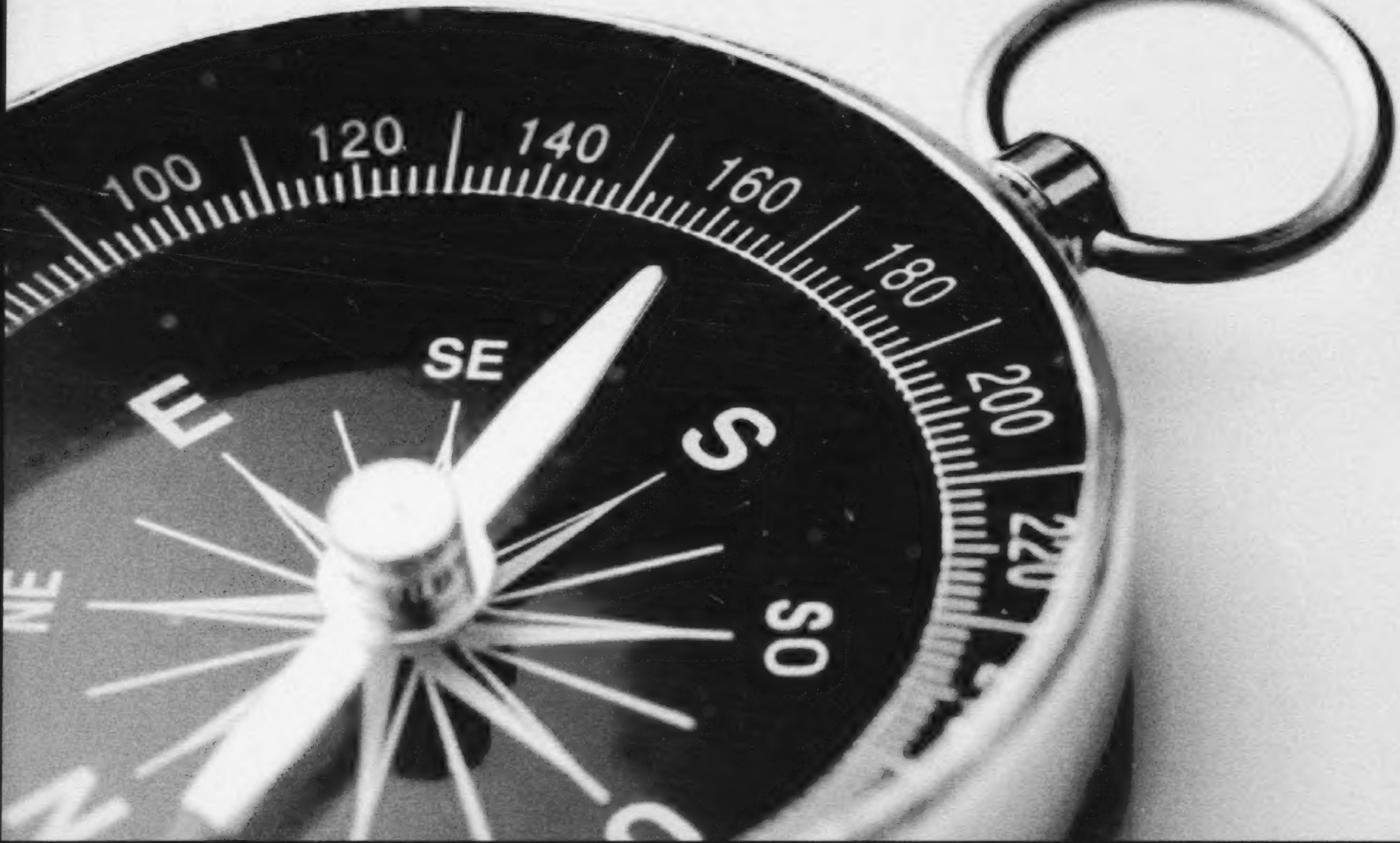
CAPACITÉ DU TUNNEL MONT-ROYAL

Le tunnel actuel, mis en service en 1918, respecte les normes de sécurité en vigueur. Mais avec l'accroissement de l'achalandage prévu avec l'arrivée du Train de l'Est, et éventuellement la ligne Blainville–Saint-Jérôme, et la mise en service des locomotives bimodes, nous voulons moderniser les moyens de communication et les infrastructures, et revoir certains aspects des plans d'intervention. Les améliorations se feront en deux phases.

Dans la phase 1 du projet, qui devrait s'achever à la fin de 2013, nous avons prévu la mise à niveau des radiocommunications, l'amélioration de la signalétique, l'ajout de trottoirs d'évacuation complémentaires dans le tunnel, l'ajout d'un véhicule d'urgence pour le service de sécurité incendie, et l'ajout d'un système de ventilation mobile temporaire pour l'évacuation des fumées.

Dans la phase 2, nous procéderons à une modernisation du système de ventilation d'urgence fixe, du système de détection incendie/CO/fumée et du système de détection d'intrusion.

GOUVERNANCE
2012



CONSOLIDER NOTRE **ORGANISATION**

NOS MANDATS

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec nos partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les Services métropolitains de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires notre expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

NOTRE TERRITOIRE

Notre territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake ; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

NOS PARTENAIRES EN TRANSPORT COLLECTIF

- Ministère des Transports du Québec
- 14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :
  - **3 sociétés de transport :**
    - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
    - Société de transport de Laval (STL)
    - Société de transport de Montréal (STM)
  - **9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) :**
    - CIT Chambly-Richelieu-Carignan
    - CIT Haut-Saint-Laurent
    - CIT La Presqu'Île
    - CIT Laurentides
    - CIT Le Richelain
    - CIT Roussillon
    - CIT Sorel-Varennes
    - CIT du Sud-Ouest
    - CIT de la Vallée-du-Richelieu
  - **1 conseil régional de transport (CRT) : CRT de Lanaudière**
  - **1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie**
- Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)
- 12 Services de transport adapté (STA)

PARTENAIRES MUNICIPAUX

- 83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake
- 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

- Ministère des Finances et de l'Économie du Québec
- Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMROT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs du Québec (MDDEFP)
- Conseil du trésor du Québec
- Infrastructure Québec
- Transports Canada
- PPP Canada

Depuis le début de nos activités le 1er janvier 1996, nous avons pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, nous bénéficions d'un statut d'agence gouvernementale à vocation métropolitaine et relevons du ministre des Transports du Québec.

Notre conseil d'administration est composé de sept membres. En vertu de l'article 5 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, le gouvernement du Québec nomme le président du conseil d'administration, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues des milieux socioéconomiques. Le Conseil de la CMM désigne quant à lui trois représentants parmi ses membres, soit un représentant de la Ville de Montréal, et, en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil et de la Ville de Laval, ainsi qu'un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord et de la couronne sud de Montréal.

Au cours des 14 séances tenues en 2012, notre conseil d'administration a adopté 341 résolutions, par rapport à 329 en 2011. Le comité d'audit s'est réuni à huit reprises, ce qui lui a permis notamment de superviser efficacement nos processus de gestion.

[21 novembre : @A_stein : voir le nouveau PDG de @AMT_info prendre le métro : rafraîchissant.]

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nicolas Girard
Président-directeur général
Président du conseil d'administration de l'AMT

Martine Corriveau-Gougeon
Présidente de Gestion Corriveau-Gougeon inc.
Présidente du comité d'audit de l'AMT

Jean-Jacques Beldié
Président de la STL et conseiller municipal de Laval-les-Îles

Guy Pilon
Maire de Vaudreuil-Dorion et membre de la Commission de transport de la CMM

Réal Ménard
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal et maire de l'arrondissement Mercier–Hochelaga–Maisonneuve

Louise Fecteau
Présidente, associée principale de Gaïa environnement inc.
Membre du comité d'audit de l'AMT

Céline Garneau
Avocate litige, matière civile et commerciale et médiatrice agréée chez Langlois Kronström Desjardins
Membre du comité d'audit de l'AMT jusqu'en novembre 2012

Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

Membres du CA en date du 29 avril 2013

LE COMITÉ DE DIRECTION

Daniel Bergeron
Vice-président, Information stratégique et affaires métropolitaines

Patrice Daignault
Vice-président, Administration et finances et trésorier (Chef de la direction financière)

Michel Fortier
Secrétaire général et vice-président, Affaires corporatives et juridiques

Stéphane Lapierre
Vice-président, Exploitation

Tim Marinier
Vice-président, Ingénierie et construction

Pierre-Luc Paquette
Vice-président, Communication et marketing

Daniel Randall
Vice-président, Sûreté

Michel Veilleux
Vice-président, Planification et innovations

Collection ANQ, photo : Marc-André Grenier

Sylvain Gaudreault
Ministre des Transports du Québec

Conseil d'administration

Olivier Beauregard
Directeur, Audit interne

Nicolas Girard
Président-directeur général

ACCÈS AUX DOCUMENTS ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Étant assujettis à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (ci-après la « Loi sur l'accès »), nous avons mis en place toutes les procédures nécessaires afin de nous assurer du respect de cette loi et du Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels adopté en vertu de celle-ci.

COMITÉ SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION ET SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Notre comité sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels est chargé notamment de la diffusion des documents mentionnés sur notre site Internet, ainsi que de la sensibilisation des employés relativement aux obligations et pratiques en matière d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.

► amt.qc.ca/accesinformation

DEMANDES FORMULÉES EN 2012 EN VERTU DE LA *LOI SUR L'ACCÈS*

Réponses fournies aux demandes	Nombre de demandes correspondantes
Demandes acceptées	20
Demandes partiellement acceptées	9
Demandes refusées	7
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	5
Demande qui relevait davantage de la compétence d'un autre organisme	–
Demandes ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	2

Les principaux motifs de refus invoqués sont les suivants :

- les documents contiennent des renseignements ayant des incidences sur les négociations entre organismes publics
- les documents contiennent des renseignements financiers, commerciaux et techniques
- les documents contiennent des renseignements fournis par un tiers et habituellement traités de manière confidentielle par celui-ci
- les documents contiennent des avis, des recommandations et des analyses
- les documents contiennent des renseignements personnels confidentiels

RESPONSABILITÉ SOCIALE

DONS ET COMMANDITES

Dans le cadre de notre programme de dons et commandites, nous sommes partenaires d'une soixantaine d'organisations, qui proposent des initiatives favorisant le développement et la promotion de la mobilité durable, comme l'Association québécoise des transports (AQTr), Équiterre, la Fondation québécoise en environnement, l'AQTIM ainsi que les centres de gestion des déplacements. Nous avons aussi reconduit certains partenariats qui se démarquent par l'originalité des activités programmées, comme le Festival Classica à Saint-Lambert, qui a rendu une partie du centre-ville piétonnier pendant la durée des festivités, et Nuit de la peinture de Deux-Montagnes, qui occupait un stationnement afin d'y faire vivre l'art, l'espace d'une nuit.

Parmi les partenariats novateurs en 2012, nous avons contribué à l'organisation des *Park(ing) Day*, en collaboration avec le Conseil régional en environnement de Montréal (CREM). Incluses dans la programmation d'*En ville sans ma voiture !*, ces activités avaient pour but de sensibiliser le public et les décideurs sur l'espace que nous allouons collectivement pour entreposer nos voitures et sur le potentiel d'utilisation de ces espaces.

Nous avons également participé aux événements entourant *Les Journées de la persévérance scolaire*, projet piloté par le Réseau réussite Montréal. Parmi les facteurs ayant un effet positif sur la réussite scolaire, on compte l'adoption de saines habitudes de vie, comme le transport actif. Nous avons aussi contribué à l'organisation de *La Foire de l'environnement et de l'habitation saine*, dont le but est de conscientiser le public à poser des gestes écologiques simples en réunissant les principaux intervenants du domaine de l'environnement et du développement durable. Ces deux partenariats nous ont permis de rejoindre des cibles réceptives à l'utilisation des transports collectifs.

IMPLICATION SOCIALE

En 2012, pour une 5e année, les employés de l'AMT se sont associés à la campagne Centraide, qui apporte son soutien aux personnes vivant des problèmes sociaux dans la grande région métropolitaine. Les diverses activités de cueillette de fonds (vente de pommes, vente de foulards faits par les employés, concours de desserts, tirages moitié-moitié) ont permis de recueillir un peu plus de 33 000 $.

GESTION DES ACTIVITÉS

GESTION DE PROJETS STANDARDISÉE (GPS)

Au regard de l'important portefeuille de projets que nous avons à gérer, la standardisation, l'optimisation et la mise en place des meilleures pratiques en matière de gestion de projets constituent plus que jamais des incontournables pour assurer une gestion responsable, transparente et efficace dans la planification et la réalisation de projets de développement et de maintien de nos infrastructures.

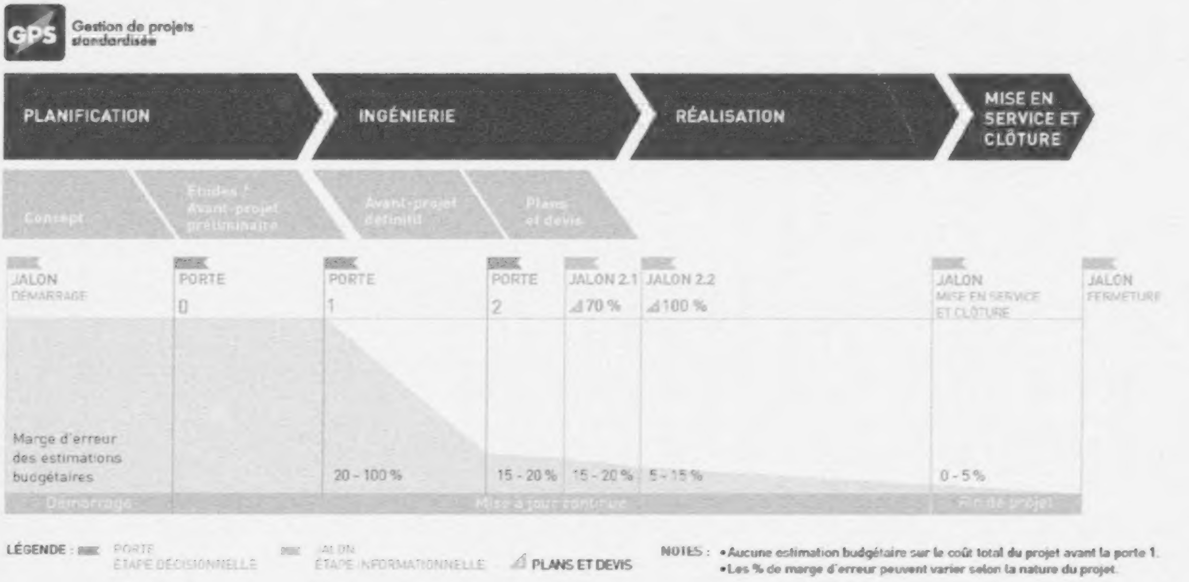
En 2012, nous nous sommes dotés de nouveaux processus en matière de gestion de portefeuille de projets ainsi que de gestion de projets. La méthodologie retenue est la Gestion de projets standardisée (GPS), basée sur les meilleures pratiques de l'industrie (*Project Management Institute*, Association des ingénieurs-conseils du Québec, etc.). Cette méthodologie, qui intègre l'ensemble des processus associés à la gestion de projets, tient également compte des normes, politiques ou programmes auxquels plusieurs de nos projets sont assujettis, dont la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique.

Plusieurs des processus concernant la GPS ont été développés et intégrés dans SAP afin de maximiser, en temps réel, le partage d'information sur les projets, de la vue d'ensemble jusqu'au contrôle des coûts et échéanciers.

La GPS est présentement en cours de déploiement au sein de l'Agence. Elle nous permettra de mieux gérer les enjeux et les risques de façon efficace et proactive, de choisir les bons projets au moment opportun, de tenir compte de l'environnement évolutif et de s'adapter aux impondérables du moment.

La GPS englobe trois aspects :

- la gouvernance : grâce à la mise en place d'un comité de gestion de portefeuille (CGP) qui assure une direction continue ;
- les processus d'affaires : via la mise en place de processus communs entourant la gestion des projets et du portefeuille de projets ;
- le support de gestion : via la mise sur pied d'outils de gestion, comme le logiciel SAP, soutenant la nouvelle culture de l'organisation et facilitant l'intégration.



RESSOURCES HUMAINES

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

En conformité avec les règles de l'administration publique, nous avons poursuivi la mise en place de notre programme d'accès à l'égalité en emploi. En 2012, nous avons produit et soumis notre rapport sur le programme de même que l'analyse du système d'emploi. La Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse les a acceptés sans conditions à l'automne dernier. Bien que nous ayons déjà mis en place plusieurs actions, il reste à achever l'implantation de différentes mesures et actions.

RECRUTEMENT

Après quelques années de forte croissance au sein de nos effectifs, le recrutement s'est relativement stabilisé en 2012. Nous continuons néanmoins à rechercher les meilleures ressources qui ont une expertise liée au transport collectif. Le point marquant de cette année a été l'intégration des inspecteurs en transport collectif au sein de nos propres effectifs. En effet, depuis la création de l'AMT en 1996, ces fonctions étaient sous-traitées, mais nous voulions les intégrer à notre équipe. Ainsi, après être passée par un programme de formation spécifique à l'École nationale de police du Québec, une première cohorte a été engagée en juin 2012, suivie d'une deuxième en mars 2013. C'est donc maintenant plus de 50 inspecteurs AMT qui travaillent quotidiennement partout sur notre territoire.

COMMUNICATION INTERNE

Le développement d'un important volet de communication interne nous a permis, depuis trois ans, de mieux informer nos quelque 400 employés tout en les rassemblant, dans un contexte de gestion du changement, autour de nos projets nombreux et diversifiés. Les responsables de ce volet s'assurent d'un point de vue général de la diffusion des communications à l'interne par le biais d'outils de communication efficaces et d'activités mobilisatrices ; ils accompagnent également nos gestionnaires à l'occasion de projets majeurs, autant internes qu'externes, tout en participant aux diverses initiatives relevant de la gestion de nos ressources humaines.

Nicolas Girard, PDG de l'AMT, lors du dernier Forum des employés

10 PRIX EN 2012

Cette année, nous avons reçu 10 prix dans des catégories variées, signe que notre travail d'excellence est reconnu par nos pairs.

3 ADWHEEL AWARDS DE L'AMERICAN PUBLIC TRANSPORTATION ASSOCIATION (APTA) :
Special Event - Public Relations/Awareness or Educational Special Event : **En ville sans ma voiture 2011**
Grand Prix (*First Place*) – *Special Event* : **En ville sans ma voiture 2011**
Print Media – Annual Report : **Rapport annuel 2011**

3 GRANDS PRIX D'EXCELLENCE EN TRANSPORT DE L'AQTR :
Communication grand public : **Mesures d'atténuation à la circulation routière** (fermeture du pont Honoré-Mercier)
STI : **Un gabarit virtuel pour une signalisation intelligente et efficace** (en collaboration avec la Ville de Montréal)
Prix Distinction : **Plan stratégique de développement du transport collectif – Vision 2020**

1 PRIX D'EXCELLENCE EN SÉCURITÉ 2012 DE L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA :
Incidents mettant en cause des tiers dans la catégorie chemin de fer de classe 1 :
Guide d'intervention en milieu ferroviaire

1 PRIX D'EXCELLENCE DE LA SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES PROFESSIONNELS EN RELATIONS PUBLIQUES (SQPRP) :
Excellence stratégique – Gestion des enjeux et communication de crise :
Mesures d'atténuation à la circulation routière (fermeture du pont Honoré-Mercier)

1 INTRONISATION AU TEMPLE DE LA RENOMMÉE DES CHEMINS DE FER DU CANADA :
Leader dans le domaine des chemins de fer au Canada : **Paul Côté**, pour l'ensemble de sa carrière dans le domaine ferroviaire

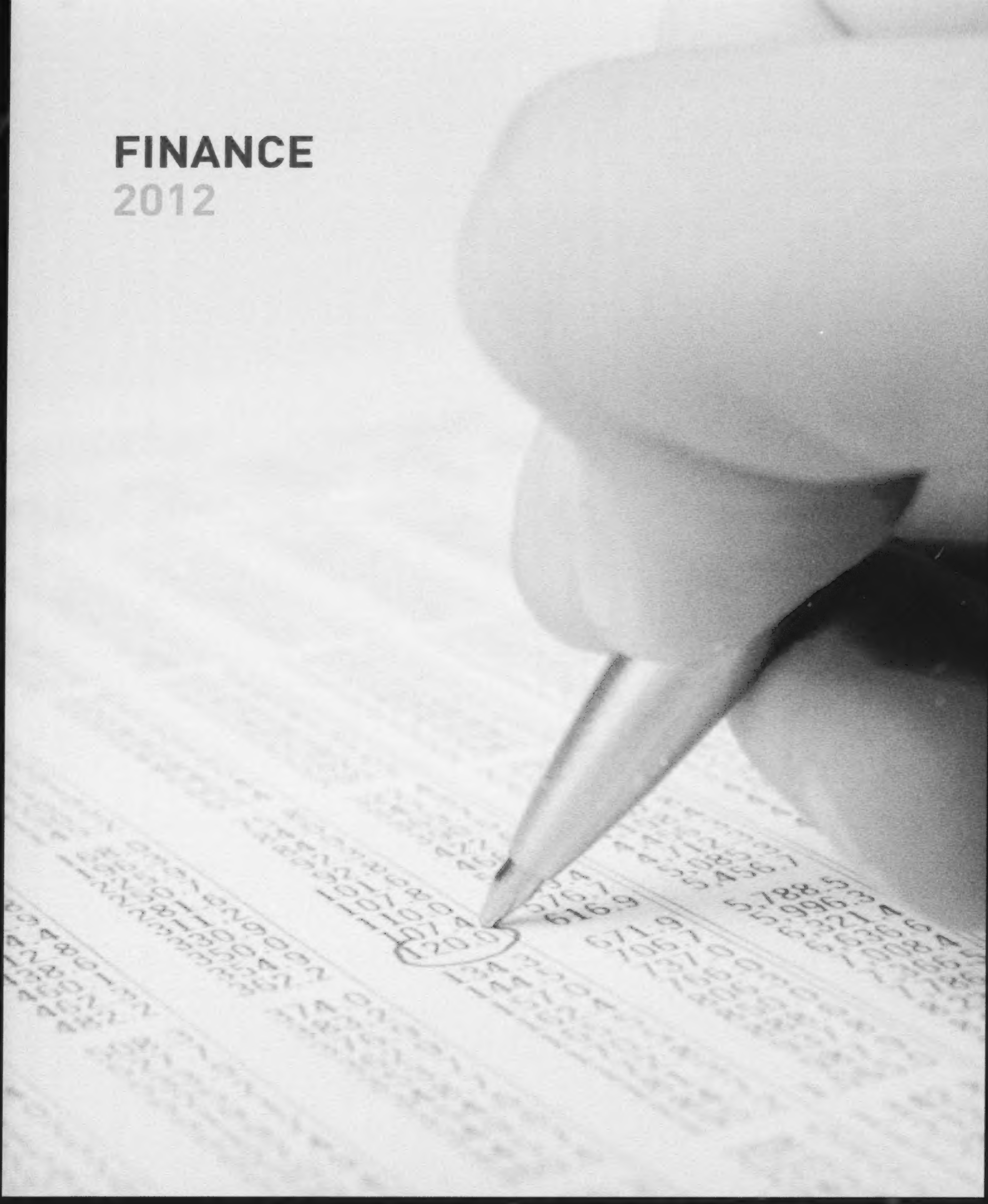
1 PRIX OCTAS (CONCOURS D'EXCELLENCE EN TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION AU QUÉBEC) :
Solutions d'affaires – Développement à l'interne : **Logiciel Chronos**

Marc Gibert, Aecom, photographe corporatif

Des représentants de l'AMT lors du Gala de la SQPRP, le 31 mai 2012, au Palais des congrès de Montréal.

Des représentants de l'AMT lors du Gala de l'AQTr, le 7 juin 2012, au Capitole de Québec.

FINANCE
2012



EN BREF

Pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 2012, l'AMT a enregistré un déficit cumulé de 38,0 M$. Ce déficit provient exclusivement du Fonds d'immobilisations. D'une part, ce déficit s'explique principalement par l'amortissement des actifs cédés à l'Agence lors de sa création, et d'autre part, il provient du décalage existant entre la constatation des dépenses d'études et la constatation du revenu de subvention.

Le déficit du Fonds d'immobilisations est de 46,0 M$ pour 2012. Le Fonds d'exploitation génère pour sa part un surplus de 8,0 M$. L'information relative aux résultats de chacun des fonds se retrouve à la note 26 des états financiers.

FONDS D'EXPLOITATION

Revenus ▸ Les revenus du Fonds d'exploitation sont en hausse de 15,2 M$ (6,5%) par rapport à l'exercice précédent. La hausse la plus importante, soit 5,1 M$, provient des contributions du MTQ et s'explique dans un premier temps par les mesures d'atténuation plus importantes mises en place en 2012 et qui sont financées à 100% par le Ministère. Dans un second temps, l'Agence a bénéficié d'une révision du calcul d'aide gouvernementale relatif à l'augmentation de services.

Les contributions des municipalités desservies par les trains de banlieue sont en hausse de 4,0 M$ (8,4%), ce qui s'explique directement par la hausse des coûts d'exploitation et de gestion du service de trains (provenant principalement du nouveau contrat avec le CP, de la hausse du carburant ainsi que de la hausse des coûts d'entretien des infrastructures). De par la Loi constitutive de l'Agence, ces municipalités contribuent à hauteur de 40% de ces coûts.

Les recettes des usagers sont, quant à elles, en hausse de 3,2 M$ (5,8%) provenant d'abord de la hausse tarifaire de nos titres de transport de 3,25% par rapport à l'exercice précédent, ainsi que de l'augmentation des ventes de ces titres de transport provenant d'un achalandage accru sur nos réseaux.

L'Agence a de plus bénéficié d'un gain de 2,7 M$ sur la disposition de billets à terme adossés à des actifs (BTAA).

Par ailleurs, plus de 40% des revenus de l'Agence proviennent de sources gouvernementales dédiées, soit les droits de 30$ sur l'immatriculation des véhicules et une taxe de 1,5¢ sur l'essence vendue sur le territoire de l'Agence. En 2012, la croissance des droits d'immatriculation a été de 1,6% (hausse de 0,9 M$) tandis que la taxe sur l'essence est en décroissance de 1,6% (baisse de 0,8 M$), faisant en sorte que le total de ces revenus soit presque équivalent à celui de 2011.

Charges ▸ Les charges du Fonds d'exploitation sont en hausse de 9,3 M$ (4,1%). Cette hausse provient principalement des coûts d'exploitation et de gestion des trains de banlieue. Le coût d'opération des trains a augmenté, en raison du contrat conclu avec le CP en novembre 2011 et de la hausse du prix du carburant. L'entretien du matériel roulant a également été plus coûteux, en raison des coûts de pièces utilisées pour des travaux majeurs. Ce coût provient des programmes mis en place afin de maintenir le haut taux de fiabilité de nos services de trains de banlieue. Il y a également eu une forte augmentation des coûts d'entretien des infrastructures du réseau.

Au cours des années précédentes, l'Agence utilisait une méthode d'allocation partielle des coûts de gestion aux activités. Les coûts de gestion non alloués étaient présentés sous le regroupement frais de fonctionnement. En 2012, une méthode d'allocation complète des coûts de gestion aux activités a été utilisée, faisant ainsi disparaître les frais de fonctionnement. Une partie importante de ces coûts a été imputée à l'activité Coordination métropolitaine. Un ajustement a été effectué sur la facturation des municipalités afin qu'elles ne soient pas pénalisées par ce changement de méthode d'allocation.

FONDS D'IMMOBILISATIONS

Revenus ▸ Les revenus du Fonds d'immobilisations sont en hausse de 11,0 M$ (9,0 %). Ils proviennent principalement de deux sources : les subventions gouvernementales et les contributions municipales. Les revenus de subventions sont de deux ordres : l'amortissement des subventions reportées, qui s'effectue en fonction de la durée de vie de l'actif auquel elle s'applique, et les subventions des intérêts reliés au financement de ces actifs. L'augmentation de 4,4 M$ de cette année provient de l'amortissement des subventions reportées liées à la nouvelle flotte de matériel roulant (voitures et quelques-unes des nouvelles locomotives bimodes) qui a un impact sur l'exercice complet de 2012, comparativement à un exercice partiel en 2011. L'Agence a de plus bénéficié d'une contribution gouvernementale de 3,4 M$ liée aux mesures d'atténuation mise en place en cours d'année.

Les contributions municipales ont quant à elles augmenté de 3,1 M$. Ces contributions sont basées sur la richesse foncière uniformisée des municipalités et leur augmentation découle donc de cette valeur.

Charges ▸ Les charges du Fonds d'immobilisations ont augmenté de 32,5 M$ (22,2 %). Outre la dépense d'amortissement qui est plus élevée en raison de l'impact de la flotte de matériel roulant, les principales augmentations proviennent des études de faisabilité (hausse de 13,1 M$ provenant surtout des coûts du Bureau de projet de prolongation des lignes de métro, lesquels seront subventionnés par le MTQ), des intérêts sur les dettes long terme (3,1 M$) et des intérêts sur le financement court terme (2,0 M$). L'augmentation des coûts de financement s'explique par les investissements majeurs effectués par l'Agence au cours de l'exercice (dont le Train de l'Est, la jonction de l'Est, l'amélioration des infrastructures de la ligne Blainville–Saint-Jérôme et la gare Saint-Hubert).

De plus, l'augmentation des dépenses reflète l'impact des coûts des mesures d'atténuation pour un montant de 4,0 M$.

LOI 100

Pour les exercices 2010 à 2014, l'AMT est assujettie à certaines dispositions de la Loi 100 qui oblige les organismes ciblés à réduire leurs dépenses de formation, de déplacements et de publicité de l'ordre de 25 %. Cette loi lui demande d'effectuer des choix déchirants quant à la promotion du transport en commun. Une autre particularité de la loi demande de réduire les dépenses de fonctionnement de 10 % sur quatre ans par rapport à celles encourues en 2009. Cette mesure, combinée à celle exprimée plus haut, force l'AMT à rationaliser encore plus ses dépenses d'exploitation et à imputer chacune de ses activités dans le centre de coûts correspondant, en vertu d'une saine pratique de gestion mais également en considérant les règles du nouveau cadre financier demandé par nos partenaires.

En total accord avec cette Loi qui exige une saine gestion des fonds publics, une Politique d'application de la Loi 100 a été approuvée par le conseil d'administration de l'AMT. Cette Politique a été élaborée en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor et a été approuvée par un décret gouvernemental le 23 mai 2012.

TARIFICATION

L'Agence est non seulement responsable de la tarification de ses titres de transport (titres TRAIN), mais est également responsable de la tarification des titres métropolitains. Ces titres sont indexés chaque année en considérant l'indice des prix à la consommation (IPC). L'indexation des tarifs vise bien sûr à maintenir le ratio d'autofinancement sur les services offerts, mais l'Agence doit également considérer son impact sur l'utilisation du transport collectif. En 2012, les tarifs des titres de transport ont été indexés de 3,25 %.

ÉTATS FINANCIERS
de l'exercice clos le 31 décembre 2012

ÉTAT DES RÉSULTATS 60
ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ 61
ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE 62
ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE 63
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE 64
NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS 65

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. L'AMT reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de l'AMT, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

Patrice Daignault, CPA, CA
Vice-président, Administration et finances, trésorier et chef de la direction financière

Montréal, le 29 avril 2013

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

RAPPORT SUR LES ÉTATS FINANCIERS

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2012, les états des résultats, de l'excédent cumulé, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2012, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

RAPPORT RELATIF À D'AUTRES OBLIGATIONS LÉGALES ET RÉGLEMENTAIRES

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, ces normes ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec par intérim,

Michel Samson, CPA auditeur, CA

Michel Samson, CPA auditeur, CA

Montréal, le 29 avril 2013

ÉTAT DES RÉSULTATS

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Redressé [note 3]
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
Droit sur l'immatriculation	57 975	56 497	55 625
Taxe sur l'essence	48 679	48 849	49 643
Revenus des trains de banlieue [note 5]	54 555	54 302	51 577
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	52 382	51 723	47 730
Revenus d'intérêts subventionnés	52 400	48 724	48 501
Contributions municipales [note 6]	39 105	39 105	35 962
Virement des subventions reportées [note 17]	23 500	41 340	37 141
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 935	10 101	6 734
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	–	8 705	3 570
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	7 719	7 088	6 928
Autres revenus	1 200	4 560	3 665
Recettes des autobus express métropolitains	3 833	3 595	3 169
Revenus commerciaux	4 750	2 966	3 479
Gain sur rachats de billets à terme adossés à des actifs [note 13]	–	2 760	216
Revenus – Coordination métropolitaine	1 155	196	316
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	482	12	137
	354 670	380 523	354 393
CHARGES [note 10]			
Trains de banlieue [note 5]	130 955	129 539	120 349
Frais reliés aux activités de transport	70 700	102 980	79 372
Charges administratives	79 551	73 234	77 109
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 7]	51 391	49 972	50 595
Équipements métropolitains	19 297	18 190	18 199
Coordination métropolitaine	4 245	12 023	4 279
Mesures d'atténuation	-	9 572	3 887
Aide à l'intégration tarifaire [note 8]	7 784	8 150	8 996
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 9]	7 943	7 984	7 364
Autobus express métropolitains	5 830	5 012	4 635
Transport adapté	1 680	1 762	1 761
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs [note 13]	-	59	57
	379 376	418 477	376 603
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(24 706)	(37 954)	(22 210)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre [en milliers de dollars]

	2012	2011 Redressé [note 3]
EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT DÉJÀ ÉTABLI	**184 412**	204 059
Redressement : corrections des immobilisations corporelles, des frais d'émission reportés et des subventions reportées [note 3.1]	**(6 254)**	(3 691)
SOLDE REDRESSÉ DE L'EXCÉDENT CUMULÉ AU DÉBUT	**178 158**	200 368
Déficit de l'exercice	**(37 954)**	(22 210)
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN	**140 204**	178 158

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2012	2011 Redressé [note 3]
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**70060**	30832
Créances [note 12]	**60003**	40929
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**32287**	32625
Billets à terme adossés à des actifs [note 13]	**23222**	24472
À recevoir du ministère des Transports du Québec (MTQ)	**1320666**	1161854
	1506238	1290712
PASSIFS		
Emprunts à court terme [note 14]	**186162**	37578
Fournisseurs et frais courus [note 15]	**201010**	224490
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	**55218**	31103
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 16]	**15744**	15864
Passif environnemental [note 23]	**16930**	13668
Dette à long terme [note 16]	**1567977**	1414341
Subventions reportées [note 17]	**1505826**	1319906
	3548867	3056950
DETTE NETTE	**(2042629)**	(1766238)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	**25171**	2290
Pièces de rechange des trains de banlieue	**16431**	11582
Immobilisations corporelles [note 18]	**2141231**	1930524
	2182833	1944396
EXCÉDENT CUMULÉ	**140204**	178158

Obligations contractuelles [note 22]
Éventualités [note 23]

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Nicolas Girard

Nicolas Girard
Président-directeur général

M. Corriveau-Gougeon

Martine Corriveau-Gougeon
Présidente – Comité d'audit

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2012 Budget	2012 Réel	2011 Redressé (note 3)
Déficit de l'exercice	**(24 706)**	**(37 954)**	(22 210)
Variation des immobilisations corporelles			
Acquisitions d'immobilisations corporelles	–	**(281 243)**	(335 070)
Amortissement des immobilisations corporelles	**50 700**	**67 493**	60 857
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles	–	**3 043**	2 197
		(210 707)	(272 016)
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	–	**(9 808)**	(8 170)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	–	**4 959**	3 947
Variation des frais payés d'avance	–	**(22 881)**	3 600
		(27 730)	(623)
VARIATION DE LA DETTE NETTE		**(276 391)**	(294 849)
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE		**(1 766 238)**	(849 347)
Redressement : corrections des immobilisations corporelles, des frais d'émission reportés et des subventions reportées (note 3.1)		–	522
Redressement : corrections du métro de Laval en instance de transfert (note 3.2)		–	(622 564)
SOLDE REDRESSÉ DE LA DETTE NETTE AU DÉBUT		**(1 766 238)**	(1 471 389)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE		**(2 042 629)**	(1 766 238)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2012	2011 Redressé (note 3)
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Déficit de l'exercice	**(37954)**	(22210)
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie		
Gain sur dispositions de billets à terme adossés à des actifs	**(2760)**	(216)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs	**59**	57
Amortissement des immobilisations corporelles	**67493**	60857
Amortissement des frais d'émission reportés	**1186**	949
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**7443**	2196
Virement des subventions reportées	**(41535)**	(37279)
	(6068)	4354
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement (note 19)	**21674**	171902
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	**15606**	176256
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Dispositions de billets à terme adossés à des actifs et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**3951**	826
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (note 18)	**(281243)**	(335070)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Emprunts à court terme	**148584**	(10724)
Augmentation de la dette long terme	**239162**	258002
Remboursement de la dette long terme	**(86712)**	(73995)
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**220**	1293
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	**(340)**	(423)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**300914**	174153
AUGMENTATION NETTE DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**39228**	16165
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**30832**	14667
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE (note 19)	**70060**	30832

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'AMT est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, L.R.Q., chapitre A-7.02 (ci-après appelée la Loi), qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le Manuel de comptabilité de l'Institut canadien des comptables agréés (ICCA) pour le secteur public. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

Fonds d'exploitation

Conformément aux dispositions de la Loi, l'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées plus à l'exploitation et au fonctionnement des activités de l'AMT, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant (notes 12, 13, 15 et 26).

Fonds d'immobilisations

Conformément aux dispositions de la Loi, l'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain, ainsi que les comptes d'actifs et de passifs s'y rapportant (notes 3, 12, 13, 15 et 26).

Revenus

Les revenus tirés du transport des voyageurs sont constatés au moment où les paiements ont lieu ou lorsque les titres de transport sont utilisés par la clientèle. Les recettes provenant de la vente de titres TRAIN sont constatées dans la période où ces titres sont validés.

Les subventions gouvernementales sont comptabilisées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les travaux sont effectués. Les contributions sont constatées lorsque les conditions donnant droit à ces aides sont remplies. Les subventions pour les immobilisations corporelles amortissables sont comptabilisées comme subventions reportées à l'état de la situation financière, et sont amorties selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles afférentes. Les subventions pour les immobilisations corporelles non amortissables sont comptabilisées au moment où elles sont gagnées. Les subventions non affectées sont constatées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires et les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Placements à long terme

Les placements sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Passif environnemental

L'AMT comptabilise un passif environnemental lorsque l'application de mesures correctives est probable et que les coûts de ces mesures peuvent être estimés de façon raisonnable. Au cours de l'exercice, le passif est augmenté des coûts estimés de décontamination pour les nouvelles acquisitions de terrains contaminés et réduit des coûts de travaux de décontamination encourus.

Subventions à recevoir du MTQ et subventions reportées

Les subventions à recevoir à affecter au remboursement de la dette à long terme sont créées lors de l'émission d'une dette à long terme sur la base des taux de subvention des différentes immobilisations corporelles admissibles en cours faisant l'objet du financement. Ces taux sont établis à partir des modalités du Programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec et d'ententes particulières. Les subventions à recevoir se retrouvent au poste «À recevoir du ministère des Transports du Québec». Quant aux subventions reportées, elles sont créées soit lors de l'émission d'une dette à long terme subventionnée ou lors de l'octroi d'une subvention au comptant accordée sur les immobilisations corporelles, toujours en fonction du Programme d'aide au transport en commun ou d'ententes particulières et en fonction des coûts engagés réellement. Elles sont virées aux résultats sur la même base que la charge d'amortissement au poste «Virement des subventions reportées».

Actifs non financiers

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Pièces de rechange des trains de banlieue

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996, ont été enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles, est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	15-40 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Métro de Laval en instance de transfert	
Infrastructures du métro	40 ans
Tunnel	100 ans
Terrains	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

3. MODIFICATIONS COMPTABLES

3.1 Corrections des immobilisations corporelles, des frais d'émission reportés et des subventions reportées

En 2012, l'AMT a corrigé des frais d'études inclus dans les immobilisations corporelles, alors que ces coûts ne répondaient pas aux critères de capitalisation. Cette correction a eu pour impact de réduire les immobilisations corporelles d'un montant de 6 307 au 31 décembre 2011 et d'augmenter les charges de 2 573 en 2011. De plus, à la suite de l'analyse des immobilisations corporelles, des frais d'émission reportés et des subventions reportées, l'AMT a aussi corrigé d'autres erreurs relevées dans les soldes d'ouvertures. Le montant des corrections a été présenté rétroactivement et les états financiers de l'exercice antérieur ont été redressés aux fins de comparaison.

La modification comptable a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	2011
Revenus	
Virement des subventions reportées [note 17]	(18)
Charges	
Amortissement des immobilisations corporelles [note 18]	(28)
Entretiens, réparations et études de faisabilité	2573
Déficit de l'exercice	2563
Passifs	
Dette à long terme [note 16]	274
Subventions reportées [note 17]	(778)
Dette nette	(504)
Actifs non financiers	
Immobilisations corporelles [note 18]	(6 758)
Excédent cumulé	
Fonds d'immobilisations – Solde du début	(3 691)
Fonds d'immobilisations	(2 563)

3.2 Corrections du métro de Laval en instance de transfert

Le métro vers Laval a été mis en service le 28 avril 2007. Une entente a été signée, impliquant la STM, l'AMT, le ministère des Finances du Québec (MFQ) et le MTQ, afin de permettre la rétrocession ultérieure, à la STM, des infrastructures reliées à l'exploitation de ce métro, à l'exclusion des équipements métropolitains afférents. Cette rétrocession s'effectuera en vertu de l'article 47 de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*. Des discussions sont toujours en cours quant à l'établissement des modalités finales du transfert, ce qui cause le prolongement du délai prévu initialement à l'entente de rétrocession signée.

Depuis sa mise en service, la portion du métro de Laval à transférer avait été classée comme actif en instance de transfert dans les états financiers de l'AMT, puisqu'il doit être cédé à la STM. Cependant, le coût de cet actif aurait dû être amorti ainsi que la subvention reportée associée, car le délai prévu pour effectuer le transfert pouvait, à l'origine, être estimé à plus d'un an.

Le montant des corrections a été présenté rétroactivement. De plus, les états financiers de l'exercice antérieur ont été redressés aux fins de comparaison.

La modification comptable a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	2011
Revenus	
Virement des subventions reportées (note 17)	14410
Charges	
Amortissement des immobilisations corporelles (note 18)	14410
Déficit de l'exercice	-
Actifs financiers	
Métro de Laval en instance de transfert	(675316)
Passifs	
Subventions reportées (note 17)	(66481)
Dette nette	(608835)
Actifs non financiers	
Immobilisations corporelles (note 18)	608835
Excédent cumulé	
Fonds d'immobilisations – Solde du début	-
Fonds d'immobilisations	-

4. OPÉRATIONS À TITRE DE MANDATAIRE

Recettes nettes de la vente de titres de transport TRAM

Les recettes nettes de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les Autorités organisatrices de transport (AOT) et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, partage avec les AOT les recettes nettes provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des recettes provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des recettes provenant du réseau de trains de banlieue (note 5) et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2012	2011
Société de transport de Montréal (STM)	**57253**	49587
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	**20959**	20074
Société de transport de Laval (STL)	**10602**	10840
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	**13057**	12353
Conseil régional de transport de Lanaudière (CRT de Lanaudière)	**4350**	4104
Municipalités	**929**	941
	107150	97899

Ainsi, seule la portion de l'AMT est reflétée à l'état des résultats aux revenus des trains de banlieue.

TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1er mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la nouvelle majoration de la taxe sur l'essence de 1,5¢ le litre dédiée au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 23-2013 du gouvernement du Québec, l'AMT doit redistribuer la totalité de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 55 218 au 31 décembre 2012 [31 103 en 2011].

5. TRAINS DE BANLIEUE

Revenus des trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 34 804 en 2012 [35 387 en 2011].

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2012	2011
Deux-Montagnes	**21 116**	20 185
Vaudreuil-Hudson	**11 374**	11 005
Blainville–Saint-Jérôme	**9 935**	9 609
Mont-Saint-Hilaire	**8 365**	7 733
Candiac	**3 512**	3 045
	54 302	51 577

Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Blainville–Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Candiac entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue se répartissent comme suit :

	2012	2011
Deux-Montagnes	**16 381**	15 436
Vaudreuil-Hudson	**14 516**	13 766
Blainville–Saint-Jérôme	**8 894**	7 841
Mont-Saint-Hilaire	**7 752**	6 805
Candiac	**4 180**	3 882
	51 723	47 730

Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue sont les suivants :

	2012	2011
Deux-Montagnes	**40 951**	38 623
Vaudreuil-Hudson	**36 290**	33 863
Blainville-Saint-Jérôme	**22 459**	18 993
Mont-Saint-Hilaire	**19 380**	19 193
Candiac	**10 459**	9 677
	129 539	120 349

6. CONTRIBUTIONS MUNICIPALES

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant 1 ¢ par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, L.R.Q., chapitre F-2.1, établie pour l'exercice de référence.

7. AIDE MÉTROPOLITAINE ET DÉPENSES AFFÉRENTES

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 $ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2012, 39 640 [40 175 en 2011].
- 0,50 $ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2012, 9 658 [9 709 en 2011].
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2012, 640 [649 en 2011].

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	2012	2011
MÉTRO		
STM	**39 640**	40 175
AUTOBUS		
STM	**4 619**	4 658
RTL	**2 527**	2 575
STL	**555**	571
CIT	**1 372**	1 313
CRT de Lanaudière	**460**	471
Municipalités	**125**	121
	9 658	9 709
AIDE AU RÉSEAU D'AUTOBUS EN RABATTEMENT AUX TRAINS :		
STM	**253**	256
RTL	**28**	23
STL	**62**	63
CIT	**296**	307
	639	649
Dépenses afférentes	**35**	62
	49 972	50 595

8. AIDE À L'INTÉGRATION TARIFAIRE

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	2012	2011
STM	**3 342**	4 018
RTL	**470**	576
STL	**3 327**	3 390
CIT	**1 004**	1 001
CRT de Lanaudière	**7**	10
Municipalités	**–**	1
	8 150	8 996

9. AIDE AUX TARIFS RÉDUIT ET ÉTUDIANT DES TITRES DE TRANSPORT TRAM ET DÉPENSES AFFÉRENTES

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2012, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 7 984 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 (7 364 en 2011).

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2012	2011
STM	**3 747**	3 454
RTL	**1 804**	1 636
STL	**849**	827
CIT	**1 097**	1 000
CRT de Lanaudière	**394**	351
Municipalités	**93**	96
	7 984	7 364

10. CHARGES DE L'EXERCICE PAR OBJET

	2012	2011
CHARGES		
Traitement et avantages sociaux	**22 053**	15 923
Biens et services	**180 013**	159 607
Paiements de transfert	**69 251**	68 530
Intérêts et frais de financement		
Frais de financement à court terme	**2 066**	614
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :		
de la société	**15 551**	11 706
du ministère des Transports du Québec	**48 724**	48 501
Amortissement des immobilisations corporelles	**67 493**	60 857
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	**7 443**	2 196
Autres	**5 883**	8 469
	418 477	376 603

11. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1er juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5% du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50% des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3% de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 379 (1 142 en 2011).

12. CRÉANCES

Fonds d'exploitation

	2012	2011
Comptes clients des municipalités	**230**	6 245
À recevoir du MTQ	**43 383**	25 240
Comptes clients des AOT	**10 245**	8 106
Autres comptes clients	**2 064**	2 997
Autres	**704**	708
Provision pour mauvaises créances	**(3 031)**	(3 499)
	53 595	39 797

Fonds d'immobilisations

	2012	2011
À recevoir du MTQ	5 267	–
À recevoir du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT)	900	900
Comptes clients des AOT	–	39
Autres comptes clients	241	193
	6 408	1 132
TOTAL – CRÉANCES	60 003	40 929

13. BILLETS À TERME ADOSSÉS À DES ACTIFS

Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, telle que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papier commercial ou de billets à terme.

Au 31 décembre 2012, l'AMT détient les titres suivants :

Fonds d'exploitation

	DATE D'ÉCHÉANCE	VALEUR NOMINALE	MOINS-VALUE CUMULATIVE	VALEUR COMPTABLE NETTE 2012	VALEUR COMPTABLE NETTE 2011
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	11 671	–	11 671	11 671
Billets A-2	15 juillet 2056	9 429	943	8 486	8 486
Billets B	15 juillet 2056	1 712	1 712	–	–
Billets C	15 juillet 2056	707	707	–	–
Billets série 6	20 juin 2013	–	–	–	247
Billets série 7	20 décembre 2013	3 002	2 852	150	150
Billets série 8	25 avril 2029	7	6	1	1
VAC III					
Billets série 16A	28 septembre 2013	–	–	–	734
Billets série 16B	28 septembre 2013	33	33	–	143
Billets série 34	13 décembre 2021	760	418	342	410
Billets série 35	13 décembre 2027	972	972	–	–
Billets série 36	13 décembre 2034	535	535	–	–
		28 828	8 178	20 650	21 842

Fonds d'immobilisations

	DATE D'ÉCHÉANCE	VALEUR NOMINALE	MOINS-VALUE CUMULATIVE	VALEUR COMPTABLE NETTE 2012	VALEUR COMPTABLE NETTE 2011
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	2 253	–	2 253	2 253
Billets A-2	15 juillet 2056	134	13	121	121
Billets B	15 juillet 2056	24	24	–	–
Billets C	15 juillet 2056	75	75	–	–
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	321	195	126	184
Billets série 2	15 juillet 2056	184	112	72	72
		2 991	419	2 572	2 630
TOTAL		31 819	8 597	23 222	24 472

Au courant de l'exercice 2012, l'AMT a encaissé 3 951 [826 en 2011] relativement aux remboursements de capital BTAA (3 804 pour le Fonds d'exploitation [722 en 2011] et 147 pour le Fonds d'immobilisations [104 en 2011]).

La direction estime à 23 222 [24 472 en 2011] le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale (20 650 pour le Fonds d'exploitation [21 842 en 2011] et 2 572 pour le Fonds d'immobilisations [2 630 en 2011]). La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2012.

Au 31 décembre 2012, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle relative au Fonds d'exploitation de 59 [57 en 2011]. Les rachats ont généré un gain de 2 760 [216 en 2011] (2 671 pour le Fonds d'exploitation [153 en 2011] et 89 pour le Fonds d'immobilisations [63 en 2011]).

14. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du ministère des Finances du Québec (MFQ). La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret tous les deux ans. Le décret en vigueur a été autorisé en juin 2012 au montant de 1 523 000 et viendra à échéance le 31 mai 2015. Le décret autorisé en juin 2009 au montant de 879 000 était venu à échéance le 31 décembre 2011 et avait été prolongé jusqu'au 30 juin 2012 selon les mêmes conditions. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 1,2894 % [1,2506 % en 2011]. Au 31 décembre 2012, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 186 162 [37 578 en 2011].

15. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

Fonds d'exploitation

	2012	2011
Aide métropolitaine	**24 141**	24 962
Fournisseurs	**16 181**	14 323
Frais courus	**12 409**	17 126
Aide à l'intégration tarifaire	**8 790**	9 645
Aide au tarif réduit	**7 984**	7 364
À payer aux AOT à la suite du partage des recettes métropolitaines	**7 583**	8 572
Revenus perçus d'avance	**7 213**	4 709
Provision pour réclamations	**2 449**	2 760
Autres aides à payer	**2 416**	908
Provision des contributions municipales à payer	**1 176**	1 660
	90 342	92 029

Fonds d'immobilisations

	2012	2011
Frais courus	**51 102**	74 205
Fournisseurs	**47 953**	48 041
Intérêts courus sur la dette à long terme	**9 208**	7 415
Autres	**2 405**	2 800
	110 668	132 461
TOTAL – FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS	**201 010**	224 490

16. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, le MTQ s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTQ visant le remboursement de ces billets a atteint 64 658 de capital [58 921 en 2011] et 48 333 d'intérêts [48 926 en 2011].

Dette à long terme

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2012	2011 Redressé (note 3)
Billets à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	**6 497**	32 492
Billets à payer, émis en 2003, avec taux d'intérêt variant entre 5,149 % et 5,167 % – Échéance en 2013	**39 478**	43 126
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 4,888 % et 5,453 % – Échéance entre 2013 et 2024	**101 573**	110 115
Billets à payer, émis en 2005, avec taux d'intérêt variant entre 4,079 % et 5,261 % – Échéance entre 2013 et 2025	**151 293**	161 527
Billets à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt variant entre 4,349 % et 4,960 % – Échéance entre 2015 et 2026	**137 162**	146 661
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,288 % et 5,136 % – Échéance entre 2013 et 2025	**57 535**	61 599
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	**124 869**	130 828
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	**175 941**	183 056
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 2,683 % et 4,925 % – Échéance entre 2015 et 2029	**258 472**	274 756
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 2,081 % et 4,323 % – Échéance entre 2014 et 2024	**262 894**	276 480
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 1,952 % et 3,494 % – Échéance entre 2017 et 2043	**256 574**	–
	1 572 288	1 420 640
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	**(8 014)**	(7 435)
	1 564 274	1 413 205
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 12,19 %, échéant en novembre 2031	**3 492**	1 136
Frais d'émission financés à long terme	**211**	–
	1 567 977	1 414 341

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	Dette totale		Assumée MTQ	
	Capital	**Intérêts**	**Capital**	**Intérêts**
2013	224 813	65 285	182 241	48 933
2014	176 891	51 812	147 864	37 760
2015	118 826	46 235	89 871	33 196
2016	134 334	41 034	101 258	28 980
2017	133 638	35 358	97 799	24 481
2018 et suivantes	783 786	113 991	514 854	67 439
	1 572 288	353 715	1 133 887	240 789

Le montant de 1 133 887 (1 095 479 en 2011) assumé par le MTQ est comptabilisé à l'état de la situation financière du Fonds d'immobilisations au 31 décembre 2012, au poste d'actifs « À recevoir du ministère des Transports du Québec ».

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2013	51	423
2014	57	416
2015	64	409
2016	73	401
2017	82	391
2018 et suivantes	3 165	3 422
	3 492	5 462

Contrat location-acquisition

	2012	2011
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,000 %, échéant en juillet 2012	–	244
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 1,704 %, échéant en octobre 2021, avec option d'achat en octobre 2014 au montant de 765	**941**	1 040
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,033 %, échéant en juillet 2067	**14 803**	14 580
	15 744	15 864

Paiements minimums futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2013	101	765
2014	102	774
2015	104	784
2016	106	793
2017	108	802
2018 et suivantes	15 223	38 105
	15 744	42 023

17. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture redressé	Subventions affectées de l'exercice en cours	Cession/radiation des subventions	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées du MTQ	1 316 927	230 423	(3 006)	(41 440)	1 502 904
Subventions reportées Autres	2 979	38	-	(95)	2 922
Subventions reportées	1 319 906	230 461	(3 006)	(41 535)	1 505 826

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 41 535 (37 279 en 2011) réparti entre le Fonds d'immobilisations (41 340 (37 141 en 2011)) et le Fonds d'exploitation (195 (138 en 2011)). Au Fonds d'immobilisations, ce produit est présenté distinctement, alors qu'au Fonds d'exploitation, il est réparti entre différents postes.

18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

CLASSES D'ACTIFS	COÛT				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEUR COMPTABLE NETTE	
	Solde d'ouverture redressé	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture redressé	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture redressé	Solde de clôture
Structure ferroviaire	60 180	7 198	–	67 378	(11 983)	(1 452)	–	(13 435)	48 197	53 943
Bâtiments	139 546	2 159	–	141 705	(20 672)	(3 852)	–	(24 524)	118 874	117 181
Infrastructures	226 867	748	(667)	226 948	(133 076)	(11 264)	80	(144 260)	93 791	82 688
Équipements	21 732	2 783	–	24 515	(8 450)	(2 012)	–	(10 462)	13 282	14 053
Matériel roulant ferroviaire	681 319	149 651	–	830 970	(193 080)	(31 219)	–	(224 299)	488 239	606 671
Informatique et téléphonie	19 121	17 496	–	36 617	(2 919)	(2 873)	–	(5 792)	16 202	30 825
Terrains	54 463	342	(18)	54 787	–	–	–	–	54 463	54 787
Locations-acquisitions	15 686	–	(1 602)	14 084	(2 002)	(469)	659	(1 812)	13 684	12 272
Actifs mis hors service	26 682	1	–	26 683	(26 051)	–	–	(26 051)	631	632
Métro de Laval en instance de transfert										
Infrastructures du métro	512 082	146	–	512 228	59 285	12 804	–	72 089	452 797	440 139
Tunnel	154 813	–	–	154 813	7 196	1 548	–	8 744	147 617	146 069
Terrains	8 421	–	–	8 421	–	–	–	–	8 421	8 421
Immobilisations en cours	474 326	100 932	(1 708)	573 550	–	–	–	–	474 326	573 550
Immobilisations corporelles	2 395 238	281 456	(3 995)	2 672 699	(464 714)	(67 493)	739	(531 468)	1 930 524	2 141 231

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 67 493 [60 857 en 2011] répartie entre le Fonds d'immobilisations (64 896 [59 221 en 2011]) et le Fonds d'exploitation (2 597 [1 636 en 2011]). Au Fonds d'immobilisations, cette charge est présentée distinctement, alors qu'au Fonds d'exploitation, elle est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 87 616 et celles incluses dans les passifs environnementaux représentent 3 759 en 2012.

19. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	2012	2011
Créances	**(19 074)**	37 357
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	**338**	(4 226)
À recevoir du ministère des Transports du Québec	**(158 812)**	(58 207)
Fournisseurs et frais courus	**(23 480)**	78 079
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	**24 115**	(1 579)
Passif environnemental	**3 262**	605
Subventions reportées	**223 055**	120 496
Frais payés d'avance	**(22 881)**	3 600
Pièces de rechange des trains de banlieue	**(4 849)**	(4 223)
	21 674	171 902

Autres renseignements

	2012	2011
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	**1928**	592
Intérêts payés sur la dette à long terme	**60836**	58965
	62764	59557

20. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de taux d'intérêt

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des taux d'intérêt fixes pour tous les emprunts. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime et le risque de marché lié aux taux d'intérêt l'est également, étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2012, des *swaps* d'huile à chauffage sont en cours [note 21].

Risque de change

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises. Afin de minimiser les impacts résultant de la conversion en dollars canadiens du coût de ses achats en immobilisations corporelles libellées en devises étrangères, l'AMT a recours à un *swap* de taux de change [note 21].

L'équivalent en $CAN des éléments monétaires non couverts libellés en devise américaine totalisait 19773 au 31 décembre 2012 [30500 en 2011].

21. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de *swap* de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives. L'AMT utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel en devise américaine dans le cadre d'un important projet d'immobilisations corporelles visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les *swaps* sont liés à une marchandise (huile à chauffage n°2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises. Quant au contrat de change à terme, il est lié à des projets futurs d'immobilisations corporelles et constitue une entente contractuelle visant à acheter des dollars américains à une date ultérieure et à un taux préétabli.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Opération de change, octobre 2008 à juillet 2014	1,0697 $CAN	223570 $US
Huile chauffage, janvier 2013 à décembre 2013	0,7641 $CAN/litre	1800000 litres
Huile chauffage, janvier 2013 à juin 2013	0,7824 $CAN/litre	900000 litres
Huile chauffage, janvier 2013 à avril 2013	0,7700 $CAN/litre	600000 litres
Huile chauffage, janvier 2013 à mars 2013	0,7661 $CAN/litre	450000 litres
Huile chauffage, juillet 2013 à août 2013	0,7661 $CAN/litre	300000 litres

22. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

L'AMT a des ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement à l'égard de l'exploitation et de la gestion des trains de banlieue et des équipements métropolitains et à l'égard de différents projets d'immobilisations en cours. De plus, pour ces investissements en immobilisations, le MTQ s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie. Les engagements en vertu de contrats pour les prochains exercices s'établissent comme suit :

2013	336 770
2014	156 756
2015	75 974
2016	58 120
2017	45 666
2018 et suivantes	398 638
	1 071 924

23. ÉVENTUALITÉS

Passif environnemental

Au cours de l'exercice 2012, l'AMT a fait l'acquisition de deux terrains contaminés ; ces ajouts s'inscrivent dans la réalisation de projets tels que le Train de l'Est ou l'aménagement de stationnements. L'AMT a enregistré une variation nette de son passif environnemental de l'ordre de 3 262 en 2012 [605 en 2011] pour l'ensemble de ses terrains.

Ce passif s'ajoute à celui de l'exercice précédent et totalise 16 930 au 31 décembre 2012 [13 668 en 2011]. La contrepartie a été enregistrée en ajout du coût d'acquisition des actifs. Ces montants proviennent des estimations de la direction ainsi que de rapports d'évaluation produits par des experts indépendants.

Recours collectif contre l'AMT

Problèmes survenus sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Deux-Montagnes en janvier et février 2009

Le 10 février 2009, une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif a été déposée contre l'AMT. Dans la requête, il a été allégué que l'AMT néglige de respecter les horaires qu'elle publie, accusant ainsi des retards sur les lignes Vaudreuil-Hudson et Deux-Montagnes.

Le 3 septembre 2010, un jugement a été rendu concernant l'autorisation de la requête. En effet, le jugement autorise l'institution d'un recours collectif ; il ne constitue pas un jugement rendu sur le fond. Aussi, la période visée par le recours collectif est de 2 mois, soit janvier et février 2009, comparativement aux 22 mois dans la demande initiale. Bien que la Cour ait autorisé le recours, elle a limité les usagers visés aux détenteurs de passes mensuelles ayant utilisé les trains sur les lignes en cause en semaine à l'heure de pointe durant les mois de janvier et février 2009. Sur le plan des dommages, la Cour a autorisé le requérant à réclamer un rabais de 50 % du prix des titres mensuels pour les mois en cause et 100$ par mois pour troubles et inconvénients. Le montant estimatif réclamé est de 7 500.

Le 25 octobre 2010, la Cour a ordonné la publication des avis aux membres dans les gares, près des distributrices de l'AMT ainsi que dans le journal. Le 27 janvier 2011, le requérant a déposé sa Requête introductive d'instance. Le 7 octobre 2011, l'AMT a signifié sa défense et le requérant a déposé sa réponse le 22 août 2012. Le 6 février 2013, le requérant et l'AMT ont déposé la déclaration commune de dossier complet. Le procès aura lieu en mars 2014.

Grève de la STM en mai 2007

Le 21 mai 2010, une requête pour autorisation d'exercer un recours collectif a été déposée contre la STM et l'AMT en lien avec la réduction des services de la STM survenue entre le 22 et le 25 mai 2007 en raison d'une grève des employés de la STM. La requérante allègue que la STM et l'AMT ont fait défaut de se conformer à leur obligation de fournir un service de transport en commun conforme à l'horaire représenté et demande que toutes les personnes qui détenaient un titre TRAM en mai 2007 soient compensées. Le 3 avril 2013, un jugement a été rendu concernant l'autorisation de la requête. Ce jugement ne constitue pas un jugement rendu sur le fond mais il autorise l'institution d'un recours collectif contre la STM et l'AMT pour le compte de toutes les personnes qui détenaient un titre TRAM à cette date et qui ont utilisé le service de la STM. Sur le plan des dommages, la Cour a autorisé le requérant à réclamer pour chaque membre du groupe la somme de 9,79$ à titre de remboursement sur le prix de la TRAM et la somme de 50$ à titre de dommages-intérêts. Le montant réclamé est estimé à 5 162.

L'AMT fait également l'objet d'autres poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 15 758 [10 187 en 2011] et la direction a enregistré une provision aux livres de 2 450 [2 760 en 2011].

24. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

25. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés en fonction de la présentation adoptée pour l'exercice courant.

26. INFORMATIONS SECTORIELLES

Résultats et solde du Fonds d'exploitation

	2012 Budget	2012 Réel	2011
REVENUS			
Remises gouvernementales :			
Droit sur l'immatriculation	57 975	56 497	55 625
Taxe sur l'essence	48 679	48 849	49 643
Revenus des trains de banlieue [note 5]	54 555	54 302	51 577
Contributions municipales aux trains de banlieue [note 5]	52 382	51 723	47 730
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable	6 935	10 101	6 734
Contributions aux coûts des équipements métropolitains	7 719	7 088	6 928
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	–	5 264	3 570
Autres revenus	800	4 295	3 330
Recettes des autobus express métropolitains	3 833	3 595	3 169
Revenus commerciaux	4 750	2 966	3 479
Gain sur rachats de billets à terme adossés à des actifs [note 13]	–	2 671	153
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	482	12	137
Revenus – Coordination métropolitaine	1 155	196	316
	239 265	247 559	232 391
CHARGES			
Trains de banlieue [note 5]	130 955	129 539	120 349
Aide métropolitaine et dépenses afférentes [note 7]	51 391	49 972	50 595
Équipements métropolitains	19 297	18 190	18 199
Aide à l'intégration tarifaire [note 8]	7 784	8 150	8 996
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes [note 9]	7 943	7 984	7 364
Frais de fonctionnement	7 449	–	6 872
Coordination métropolitaine	4 245	12 023	4 279
Autobus express métropolitains	5 830	5 012	4 635
Mesures d'atténuation	–	5 536	3 887
Autres dépenses	1 532	170	2 088
Transport adapté	1 680	1 762	1 761
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 159	1 130	1 112
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs [note 13]	–	59	57
	239 265	239 527	230 194
BÉNÉFICE DE L'EXERCICE	–	8 032	2 197
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT	4 967	4 967	(16 670)
Reclassement inter-fonds : transfert des revenus commerciaux	–	–	19 440
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN	4 967	12 999	4 967

État de la situation financière du Fonds d'exploitation

	2012	2011
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	22 885	1 760
Créances [note 12]	53 595	39 797
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	32 287	32 625
Billets à terme adossés à des actifs [note 13]	20 650	21 842
À recevoir du ministère des Transports du Québec	9 283	171
À recevoir du Fonds d'immobilisations	1 727	11 422
	140 427	107 617
PASSIFS		
Emprunts à court terme [note 14]	–	8 566
Fournisseurs et frais courus [note 15]	90 342	92 029
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes [note 4]	55 218	31 103
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 16]	941	1 040
Dette à long terme [note 16]	48 777	25 030
Subventions reportées [note 17]	14 362	2 227
	209 640	159 995
DETTE NETTE	(69 213)	(52 378)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	18 923	1 300
Pièces de rechange des trains de banlieue	16 431	11 582
Immobilisations corporelles [note 18]	46 858	44 463
	82 212	57 345
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION	12 999	4 967

Résultats et solde du Fonds d'immobilisations

	Budget	2012	2011 Redressé [note 3]
REVENUS			
Revenus d'intérêts subventionnés	52 400	48 724	48 501
Virement des subventions reportées [note 17]	23 500	41 340	37 141
Contributions municipales [note 6]	39 105	39 105	35 962
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation	–	3 441	–
Autres revenus	400	265	335
Gain sur rachats de billets à terme adossés à des actifs [note 13]	–	89	63
	115 405	132 964	122 002
CHARGES			
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	62 400	63 218	60 153
Amortissement des immobilisations corporelles	50 700	64 896	59 221
Entretiens, réparations et études de faisabilité	20 000	31 040	17 955
Mesures d'atténuation	–	4 036	–
Pertes de change	3 600	3 388	3 825
Autres dépenses	3 411	5 328	3 059
Perte sur la radiation d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	–	7 044	2 196
	140 111	178 950	146 409
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(24 706)	(45 986)	(24 407)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS DÉJÀ ÉTABLI	173 191	179 445	220 729
Redressement : corrections des immobilisations corporelles, des frais d'émission reportés et des subventions reportées [note 3.1]	–	(6 254)	(3 691)
SOLDE REDRESSÉ DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT	173 191	173 191	217 038
Reclassement inter-fonds : transfert des revenus commerciaux	–	–	(19 440)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN	148 485	127 205	173 191

État de la situation financière du Fonds d'immobilisations

	2012	2011 Redressé [note 3]
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**47 175**	29 072
Créances [note 12]	**6 408**	1 132
Billets à terme adossés à des actifs [note 13]	**2 572**	2 630
À recevoir du ministère des Transports du Québec	**1 311 383**	1 161 683
	1 367 538	1 194 517
PASSIFS		
Emprunts à court terme [note 14]	**186 162**	29 012
Fournisseurs et frais courus [note 15]	**110 668**	132 461
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition [note 16]	**14 803**	14 824
Passif environnemental [note 23]	**16 930**	13 668
Dette à long terme [note 16]	**1 519 200**	1 389 311
Subventions reportées [note 17]	**1 491 464**	1 317 679
Dû au Fonds d'exploitation	**1 727**	11 422
	3 340 954	2 908 377
DETTE NETTE	**(1 973 416)**	(1 713 860)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Frais payés d'avance	**6 248**	990
Immobilisations corporelles [note 18]	**2 094 373**	1 886 061
	2 100 621	1 887 051
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS	**127 205**	173 191

PUBLICATION : Agence métropolitaine de transport,
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage, Montréal (Québec), H3B 5M2
Téléphone : 514 287-2464 – Télécopieur : 514 287-2460 – amt.qc.ca
DÉPÔT : Bibliothèque nationale, 2013 – ISBN : 978-2-550-67719-2

Imprimé au Québec sur papier xxxxxxxxxx

AGENCE MÉTROPOLITAINE
DE TRANSPORT

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

amt.qc.ca